MOTOR SPORT aktuell

Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück. Entgelt bez. ZKZ 09114

NR. 28 / 21. JUNI 2023

MotoGP auf dem Sachsenring

Fünffach-Erfolg für Ducati!

Nürburgring Langstrecken-Serie

Neue Details zur Zukunft der NLS

Happy Birthday, Poldi!

Prinz Leopold von Bayern wird 80

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 28

Nürburgring Langstrecken-Serie

Vierter NLS-Triumph von BMW in Folge

Formel-1-GP in Montreal, Kanada

Red Bull gewinnt, und die Gegner holen auf

Endurance-WM: 24h-Rennen Spa

YART-Yamaha-Team aus Österreich siegt

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Verstappen holt den 100. F1-Sieg für Red Bull **S. 4**
Formel 1 Zahlen, Daten und Ergebnisse aus Kanada **S. 6**
Formel 1 Einzelkritiken, Aus dem Fahrerlager, Kommentar **S. 8**
Formel 1 So will Williams zurück an die Spitze kommen **S. 10**
Formel 1 Weitere aktuelle News aus der Königsklasse **S. 12**
IndyCar Palou beschert Ganassi den 250. Team-Erfolg **S. 13**
Sportwagen BMW bleibt auch beim 4. NLS-Lauf Spitze **S. 14**
Sportwagen-WM Die große Abrechnung mit Le Mans **S. 16**
Rallye WM-Vorschau Kenia und weitere aktuelle News **S. 20**
Rallye ERC in Lettland und Rallycross-WM in Hell **S. 22**
Tourenwagen Ehrlacher jetzt in der TCR World Tour vorn **S. 24**
Tourenwagen Neues aus DTM, BTCC, Supercars und Co. **S. 26**
Historie Erinnerungen zum 80. Geburtstag von „Poldi“ **S. 28**

Motorrad:

MotoGP Jorge Martín bezwingt Bagnaia am Sachsenring **S. 30**
MotoGP Weitere News und Ergebnisse aus Sachsen **S. 32**
Moto2-WM Acosta holt mit Sieg weiter auf Arbolino auf **S. 34**
Moto3-WM Deniz Öncü feiert seinen ersten WM-Triumph **S. 36**
Straßensport YART-Team siegt beim 24h-Rennen von Spa **S. 38**
Straßensport Garzó holt ersten Rennerfolg in der MotoE **S. 40**
Offroad Langbahn-WM Ostrow und weitere Nachrichten **S. 41**
Offroad MX Masters, Speedway-EM und MXGP-Interview **S. 42**

Leserservice:

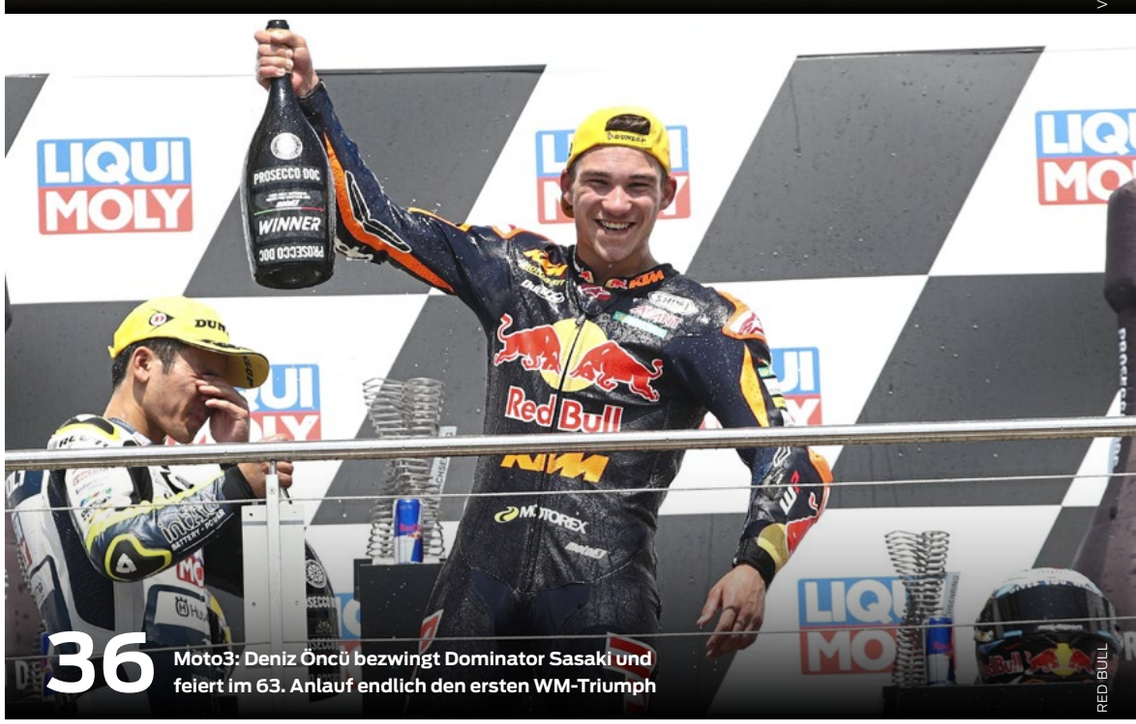
Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

22 Rallye-EM: Hayden Paddon verteidigt mit Platz 2 seine EM-Führung vor Sieger Martins Sesks

ERC

41 Langbahn-WM: Mega-Duell zwischen Chris Harris und Martin Smolinski im polnischen Ostrow

VELDHUIZEN



36 Moto3: Deniz Öncü bezwingt Dominator Sasaki und feiert im 63. Anlauf endlich den ersten WM-Triumph

RED BULL

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Die Wirren um den Motorsport auf der Nordschleife gleichen einem Eifel-Krimi. Positiv: Das Bürokraten-Ungeheuer Permit soll reformiert werden, aber …

Was zeichnet die Motorsport-Nation Deutschland aus? Mal abgesehen von bedeutenden Autoherstellern natürlich die Nürburgring-Nordschleife. Das Rennstrecken-Ungeheuer in der Eifel wird nicht nur von deutschen Fans als die schönste und schwierigste Herausforderung auf vier Rädern verehrt. Die ganze Welt beneidet uns um die Nordschleife, vor einem Jahr diskutierte sogar die Formel 1 über eine Rückkehr auf das 20 Kilometer lange Asphaltband, das sich wie eine Schlange durch die Eifel windet.

Unser Aushängeschild flattert derzeit im Orkan der allgegenwärtigen Transformation: Nichts ist mehr wie früher, das bekommt man auch in der Eifel zu spüren. Der Rennsport auf dem Ring ist essenziell für das Fortleben des Mythos Nordschleife. Nach dem deutlichen Teilnehmerschwund der letzten Jahre ringen die Verantwortlichen jetzt um neue Konzepte. Dabei kam in der vergangenen Woche auch ein Punkt auf die Agenda, der viele Amateurpiloten vom konkreten Rennfahren auf der Nordschleife abhält: die Permit.

Analysen haben ergeben, dass die Eingangshürden für einen Start auf der Nordschleife zu hoch sind: Erst muss neben der Lizenz ein DPN-Lehrgang her, wer dann noch das Saisonhighlight 24h-Rennen mit einem PS-starken Auto im Visier hat, muss sich über mehrere NLS-Rennen qualifizieren. Das kostet je nach Auto mindestens 10 000 Euro, eher geht es in Richtung 20 000 Euro. Als die Permit im Jahr 2015 eingeführt wurde, spielte das alles keine große Rolle: Die Nachfrage war höher als das Angebot. Mittlerweile ist es andersherum, die NLS dümpelt phasenweise bei unter 100 Startern, beim 24h-Rennen fahren nur noch 130 Teams. Folglich muss man die Eingangshürden senken.

Zu dieser Erkenntnis sind auch die wichtigen Nordschleifen-Player gekommen. ADAC, NLS, die Nürburgring GmbH sowie ILN und DSK haben eine Initiative gestartet, um das Permit-Reglement zu überarbeiten. Der Plan: Die Permit soll als „betriebliche Arbeitsplatz-Einweisung“ für Rennen mit mehreren Klassen in angepasster Form erhalten bleiben, bei homogenen Serien soll sie entfallen.

Mir persönlich geht das nicht weit genug. Ich habe das 24h-Rennen ein Dutzend Mal selber bestritten und meine „Karriere“ beendet, als die Permit kam. Erstens, weil der zeitliche Aufwand zu groß ist, zweitens, weil die finanziellen Hürden absurd sind. Eine Arbeitsplatz-Einweisung kann auch über das E-Learning erfolgen – der Rest ist nach Einschätzung vieler Fahrer nur Geldmacherei. Eine bloße Überarbeitung des Permit-Systems wird nicht reichen, um mehr Fahrer und Teams auf die Nordschleife zu locken. Ja, die Nordschleife ist komplex, aber eine Extra-Lizenz mit Extra-Rennen kostet Extra-Geld. Das Gebot der Stunde besteht darin, Kosten zu senken. Geschieht das nicht, ist der Rennsport auf der Nordschleife gefährdet – und mit ihr auch der Mythos.

Marcus Schurig
Redakteur

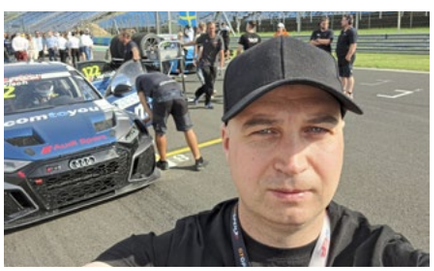
24 **TCR World Tour: Am Hungaroring nahm die Weltserie für 2023 Abschied aus Europa**

TCR

MSa-Paddock

MSA HÄLT DIE STELLUNG
Nur drei deutsche Journalisten verirrten sich ins Fahrerlager von Montreal. Die MSa-Reporter Michael Schmidt und Tobias Grüner waren zwei davon. Die Siegesserie von Verstappen dämpft das Interesse. Wir liefern Ihnen aber weiter Infos aus erster Hand!

DACIA VS. GOLIATH
Wie beliebt die „Kleinen“ sind, sah Bianca Leppert bei NLS 4. Die Fans belagerten die Box von Olli’s Garage, in der nun ein Renault Mégane als „Reha-Vertretung“ steht. Der Dacia Logan verunfallte beim 24h-Rennen.



DER LETZTE EUROPA-AUFTRITT
Mit den beiden spannenden Rennen am Hungaroring endete die Europa-Saison der TCR World Tour. Redakteur Michael Bräutigam ließ sich das Spektakel auf der F1-Strecke natürlich nicht entgehen.

MIT DER LEGENDE
Auf dem Sachsenring traf MSa-Reporter Imre Paulovits einen alten Bekannten: Hans-Georg Anscheidt, der ihn seit Jahren mit Infos aus den 1960er-Jahren versorgt, wurde dort zur MotoGP-Legende gekürt

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Red-Bull-Gegner v

Red Bull hat auch das achte Rennen des Jahres in Montreal gewonnen. Die Verfolger waren aber so nah dran an Sieger Max Verstappen wie noch nie in dieser Saison. Für eine Überraschung sorgte Williams-Pilot Alex Albon.

Von: **Tobias Grüner**

Haben die Verfolger von Red Bull aufgeholt?

Klammert man das Safety-Car-Ende in Melbourne aus, dann fehlten der Red-Bull-Konkurrenz bisher immer mindestens 20 Sekunden auf den Sieger. In Montreal rollte Fernando Alonso nach 70 Runden „nur“ 9,5 Sekunden hinter Max Verstappen über den Strich. Und auch Lewis Hamilton konnte das Red-Bull-Tempo einigermaßen mitgehen.

„Wir hatten leider ein paar Probleme. Wenn alles glattläuft, können wir Red Bull hoffentlich bald schon herausfordern“, blickte Alonso optimistisch in die Zukunft. Die angesprochenen Probleme stellten sich als Fehlalarm heraus. Die Daten ließen einen Defekt im Benzinsystem vermuten. Aus Angst vor zu hohem Spritverbrauch musste Alonso vor den Kurven früher vom Gas. Das kostete bis zu zwei Zehntel pro Runde.

Nach der leichten Formdelle in Barcelona schlug Aston Martin mit dem großen Montreal-Upgrade erfolgreich zurück. Nach Auskunft der Ingenieure kam der im Windkanal berechnete Fortschritt voll auf der Strecke an.

Mercedes hatte seine große Ausbaustufe schon in Monaco gezündet. Bis zur Sommerpause will man noch zwei weitere Upgrades nachlegen. Sollten die so gut funktionieren wie das erste, traut sich Mercedes zu, Red Bull schon in der zweiten Saisonhälfte herauszufordern.

Die Konkurrenz hat Blut geleckt. Doch ganz repräsentativ war das Bild in Montreal nicht. Dem Red Bull RB19 schmeckte das Layout des schnellen Stadtkurses nicht besonders. Dazu kämpfte Verstappen im Rennen mehr als die Konkurrenz mit zu kühlen Reifen. „Es war mehr unsere Schwäche als die Stärke der anderen, die den Vorsprung von Max schrumpfen ließ“, analysierte Sportchef Helmut Marko.

Wie kam Ferrari voran?

Auch Ferrari macht Fortschritte. Beim Reifentest nach dem Rennen in Barcelona fanden die Ingenieure ein Setup, mit dem das rote Auto deutlich berechenbarer reagiert. Doch nach einem starken Freitagstraining spülte der Regen die Scuderia am Qualifying-Samstag ordentlich aus der Bahn. Die Quittung für viele kleine Fehler waren zweistellige Startplätze für Charles Leclerc und Carlos Sainz. Also war im Rennen eine Aufholjagd gefragt.

In der Anfangsphase ging es zunächst aber nicht voran. „Ich hing in einem DRS-Zug hinter Norris fest, obwohl ich deutlich schneller war“, klagte Charles Leclerc. Als George Russell seinen Mercedes in Runde 12 in die Bande setzte und das Safety Car auf die Bahn geschickt wurde, bot sich plötzlich eine Chance. Alle Autos vornedran nutzten die Neutralisation zum Reifenwechsel. Ferrari blieb draußen.

„Da haben wir gepokert. Aber es war die einzige Möglichkeit, unsere Autos aus dem Verkehr zu bekommen“, erklärte Teamchef Frédéric Vasseur. Die Taktik ging perfekt auf. Leclerc und Sainz fuhren den nötigen Vorsprung heraus, um in den Runden 39 und 40 ohne Platzverlust zum Service zu gehen.

Die Strategie funktionierte am Ende aber nur so gut, weil die Pace stimmte und sich der Reifenverschleiß in Grenzen hielt. „Wir sind am Ende mit dem gleichen Reifentyp wie Alonso ungefähr die gleiche Distanz gefahren und haben auf ihn nur eine Sekunde verloren“, rechnete Vasseur zufrieden vor.

Was sind die Gründe für das Albon-Wunder?

Der siebte Platz von Alex Albon war das beste Williams-Ergebnis seit der Regen-Farce 2021 in Spa, bei der George Russell kampflos Zweiter wurde. In Montreal hatte sich das Traditionsteam die sechs

Podium der Mehrfach-Champions: Alonso und Hamilton wollen Verstappen schon bald von der obersten Stufe des Treppchens kicken

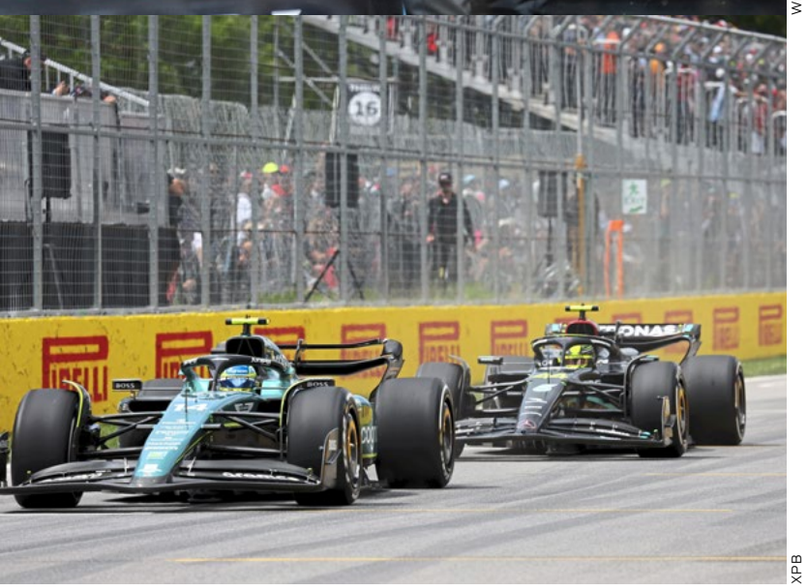
MOTORSPORT IMAGES

Der Bandencheck von George Russell rief das Safety Car auf die Bahn. Das half Ferrari, um sich aus den Niederungen des Mittelfelds zu befreien

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

vittern Morgenluft

WILHELM



XPB

Alonso und Hamilton tauschten zweimal die Plätze. Ein Phantom-Problem am Aston Martin verhinderte die Schlussattacke in Richtung Verstappen

WM-Punkte ehrlich verdient. Grundlage für das Wunder war ein großes Upgrade-Paket. Mit der schnellsten Q2-Runde deutete Albon das Potenzial schon am Samstag im Qualifying an.

Die Streckencharakteristik mit den langen Geraden war zudem genau nach dem Geschmack des effizienten FW45. Mit dem Upgrade-Paket ging es nun aber nicht nur schnell über die Geraden, sondern auch deutlich besser durch die Kurven.

Dass Albon von Startplatz 9 auf 7 raste, lag aber auch an der Strategie. Der Pilot wurde nur während der Safety-Car-Phase an die Box geholt. Der zweite Stint auf harten Reifen führte über 58 Runden bis ins Ziel. Die direkte Konkurrenz legte noch einen zweiten Reifenwechsel ein und fiel damit hinter den Williams zurück.

„Wir waren nicht sicher, ob wir durchkommen", klagte Alpine-Teamchef Otmar Szafnauer. „Und wir haben gedacht, dass Esteban (Ocon) mit frischen Reifen leicht überholen kann. Er war bestimmt sechs, sieben Zehntel schneller. Doch der Williams war einfach zu schnell auf den Geraden." Die Fans belohnten Albon für seine Verteidigungsschlacht mit der Wahl zum Fahrer des Rennens.

Warum gab es Ärger bei McLaren?

McLaren musste ohne Punkte aus Montreal abreisen, obwohl Lando Norris die Linie auf Rang 9 gekreuzt hatte. Eine Fünf-Sekunden-Strafe warf den Youngster bis auf Rang 13 zurück. Während der Safety-Car-Phase hatte der Brite das Tempo absichtlich verlangsamt, damit eine Lücke zum Schwesterauto von Oscar Piastri vor ihm entsteht. So musste er sich beim Doppel-Boxenstopp nicht anstellen.

Die FIA-Kommissare sahen das als unfaires Manöver an. „So etwas wurde in der Vergangenheit nicht bestraft", ärgerte sich Teamchef Andrea Stella. „Wenn man das jetzt ändern will, dann ist das in Ordnung. Es ist nur schade, dass wir den Präzedenzfall bilden." Regel-Experten im Fahrerlager äußerten dagegen Verständnis für die Strafe. Tenor: Norris hätte sich cleverer anstellen können und das Tempo nicht so extrem drosseln sollen. Dann wäre er verschont geblieben.

Stella ärgerte auch, dass Pierre Gasly in der Schlussphase nicht aus dem Verkehr gezogen wurde. Der Franzose fuhr Norris mit einem wackelnden Heckflügel vor der Nase herum. McLaren funkte die Rennleitung an, weil man befürchtete, dass der Flügel abbrechen könnte. Doch seit dem GP Mexiko 2022 gilt die Regel, dass die Teams selbst einschätzen dürfen, wie groß die Gefahr ist.

„Das war extrem. Ich erwarte, dass sich Jo Bauer das noch mal anschaut und analysiert, wie sicher es wirklich war", schimpfte Stella. Doch die FIA verzichtete auf die Inspektion. Bei Alpine konnte man die Vorwürfe nicht nachvollziehen: „Wir haben den Flügel gebaut und können das Risiko einschätzen. Am Ende hat er ja auch gehalten", winkte Szafnauer ab.

Wie kam Stroll an Bottas vorbei?

In den letzten Runden verteidigte Valtteri Bottas lange Zeit erfolgreich den neunten Platz gegen Lance Stroll. Doch beim Sprint aus der letzten Schikane ging der Aston Martin dann doch noch vorbei. Auf dem Strich betrug der Abstand drei Hundertstel – umgerechnet zweieinhalb Meter. Ein echtes Fotofinish.

Alfa-Teammanager Beat Zehnder nahm seinen Fahrer in Schutz: „Der Aston war deutlich schneller. Valtteri musste in der letzten Runde die ganze Energie der Batterie schon vor der Haarnadel einsetzen, um sich vorne zu halten. Auf der letzten Gerade hat er dann versucht, sich innen zu verteidigen. Dadurch hat er aber Schwung für die letzten Meter zum Zielstrich verloren."

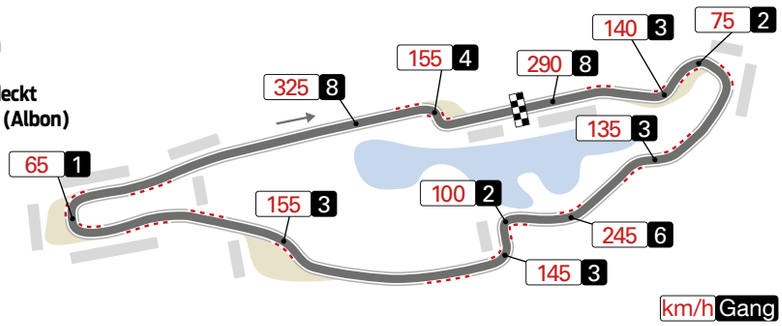
Bei Aston-Martin-Teamchef Mike Krack war die Freude groß: „Wir haben an der Boxenmauer alle mit Lance mitgefiebert. Die Situation hat mich an die Szene mit Sebastian (Vettel) und Fernando letztes Jahr in Suzuka erinnert. Es ist ein schönes Gefühl, wenn so was für den eigenen Fahrer gut ausgeht." ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP KANADA: 8. VON 22 LÄUFEN, 18. JUNI 2023

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	**4.361 km**
Runden:	**70**
Distanz:	**305,270 km**
Zuschauer:	**125 000**
Wetter:	**19 Grad, bedeckt**
Topspeed Rennen:	**343,0 km/h (Albon)**
Gangwechsel/Runde:	**50**
Volllastanteil:	**69 %**
Pole-Position 1. Kurve:	**163 m**
Safety-Car-Phasen:	**1**
Führungswechsel:	**0**



Datenblatt: Sauber

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Verstappen	6	195
2.	Pérez	2	126
3.	Alonso		117
4.	Hamilton		102
5.	Sainz		68
6.	Russell		65
7.	Leclerc		54
8.	Stroll		37
9.	Ocon		29
10.	Gasly		15
11.	Norris		12
12.	Albon		7
13.	Hülkenberg		6
14.	Piastri		5
15.	Bottas		5
16.	Zhou		4
17.	Tsunoda		2
18.	Magnussen		2
19.	De Vries		0
20.	Sargeant		0

KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Red Bull	8	321
2.	Mercedes		167
3.	Aston Martin		154
4.	Ferrari		122
5.	Alpine		44
6.	McLaren		17
7.	Alfa Romeo		9
8.	Haas		8
9.	Williams		7
10.	Alpha Tauri		2

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	6:2
Hamilton – Russell	4:4
Leclerc – Sainz	3:5
Norris – Piastri	7:1
Gasly – Ocon	3:5
De Vries – Tsunoda	2:6
Alonso – Stroll	7:1
Albon – Sargeant	8:0
Bottas – Zhou	5:3
Hülkenberg – Magnussen	6:2

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	70/70[1]	1:33.58,348 min = 194,910 km/h	1.15,594 min
2.	**Alonso**	70	+ 9,570 s	1.15,779 min
3.	**Hamilton**	70	+ 14,168 s	1.15,396 min
4.	**Leclerc**	70	+ 18,648 s	1.15,907 min
5.	**Sainz**	70	+ 18,648 s	1.15,911 min
6.	**Pérez**	70	+ 51,028 s	1.14,481 min
7.	**Albon**	70	+ 1.00,813 min	1.16,917 min
8.	**Ocon**	70	+ 1.01,692 min	1.16,782 min
9.	**Stroll**	70	+ 1.04,402 min	1.16,564 min
10.	**Bottas**	70	+ 1.04,432 min	1.16,625 min
11.	**Piastri**	70	+ 1.05,101 min	1.16,598 min
12.	**Gasly**	70	+ 1.05,249 min	1.16,425 min
13.	**Norris**[2]	70	+ 1.08,363 min	1.16,374 min
14.	**Tsunoda**	70	+ 1.13,423 min	1.16,666 min
15.	**Hülkenberg**	69		1.17,232 min
16.	**Zhou**	69		1.17,232 min
17.	**Magnussen**	69		1.16,126 min
18.	**De Vries**	69		1.16,126 min
19.	**Russell**	53	Bremse (P 8)	1.17,097 min
20.	**Sargeant**	6	Ölleck (P 18)	1.17,097 min

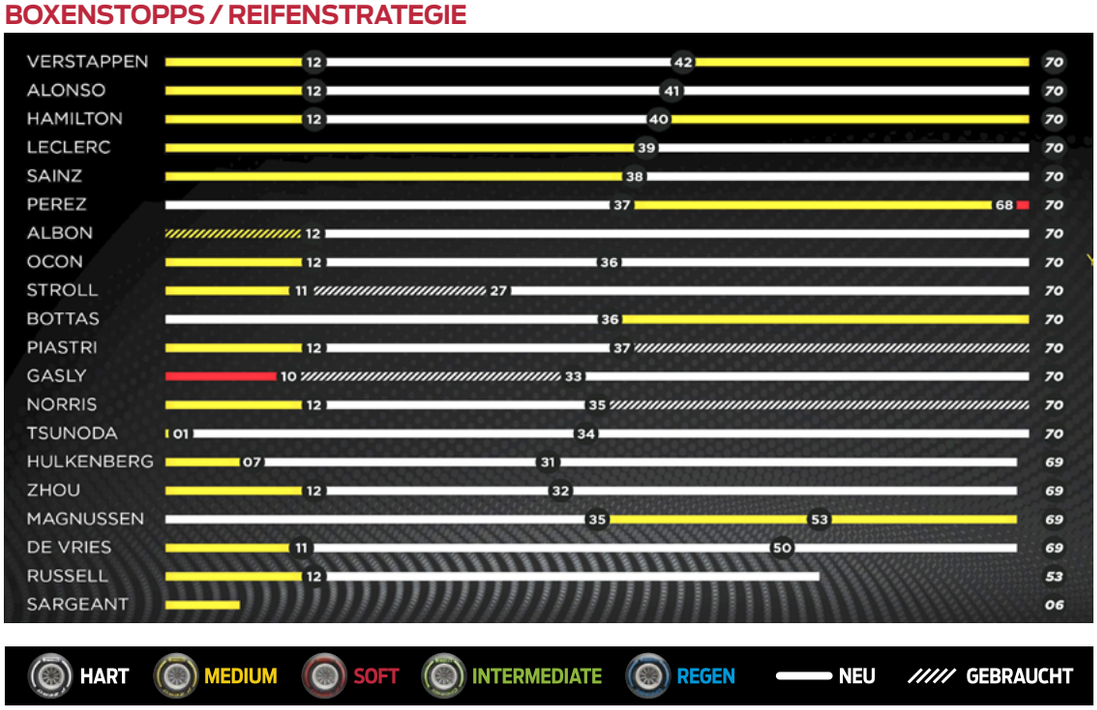
1) Runden in Führung, 2) Strafe +5 s Bestwerte in Rot

STARTAUFSTELLUNG

1	Max Verstappen, NL	1
2	Fernando Alonso, E	14
3	Lewis Hamilton, GB	44
4	George Russell, GB	63
5	Nico Hülkenberg, D[1]	27
6	Esteban Ocon, F	31
7	Lando Norris, GB	4
8	Oscar Piastri, AUS	81
9	Alexander Albon, THA	23
10	Charles Leclerc, MC	16
11	Carlos Sainz, E[2]	55
12	Sergio Pérez, MEX	11
13	Kevin Magnussen, DK	20
14	Valtteri Bottas, FIN	77
15	Pierre Gasly, F	10
16	Lance Stroll, CAN[2]	18
17	Nyck de Vries, NL	21
18	Logan Sargeant, USA	2
19	Yuki Tsunoda, JAP[2]	22
20	Guanyu Zhou, CHN	24

Startnummer
[1] +3 Plätze: zu schnell bei roten Flaggen im Quali
[2] +3 Plätze: Behinderung im Quali

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GP KANADA, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	1.18,278 min	3
2.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0.,447 s	3
3.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 1,079 s	3
4.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 1,426 s	3
5.	Max Verstappen	Red Bull	+ 1,503 s	3
6.	Oscar Piastri	McLaren	+ 2,768 s	3
7.	Kevin Magnussen	Haas	+ 5,317 s	3
8.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 5,608 s	3
9.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 6,233 s	3
10.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 7,263 s	3
11.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 8,081 s	3
12.	Nyck de Vries	Alpha Tauri	+ 13,546 s	3
13.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	keine Zeit	2
14.	Lando Norris	McLaren	keine Zeit	2
15.	Pierre Gasly	Alpine	keine Zeit	1
16.	Alexander Albon	Williams	keine Zeit	1
17.	Logan Sargeant	Williams	keine Zeit	2
18.	Esteban Ocon	Alpine	keine Zeit	0
19.	Lewis Hamilton	Mercedes	keine Zeit	0
20.	George Russell	Mercedes	keine Zeit	0

GP KANADA, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lewis Hamilton	Mercedes	1.13,718 min	30
2.	George Russell	Mercedes	+ 0,027 s	31
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,126 s	39
4.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 0,326 s	38
5.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,376 s	38
6.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,424 s	34
7.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 0,502 s	40
8.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,532 s	29
9.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 0,701 s	31
10.	Pierre Gasly	Alpine	+ 0,759 s	39
11.	Oscar Piastri	McLaren	+ 0,815 s	38
12.	Kevin Magnussen	Haas	+ 0,826 s	36
13.	Lando Norris	McLaren	+ 0,899 s	40
14.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,093 s	37
15.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,223 s	43
16.	Nyck de Vries	Alpha Tauri	+ 1,284 s	38
17.	Alexander Albon	Williams	+ 1,285 s	33
18.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,374 s	17
19.	Logan Sargeant	Williams	+ 1,708 s	38
20.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 2,651 s	11

GP KANADA, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Max Verstappen	Red Bull	1.23,106 min	22
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,291 s	22
3.	Fernando Alonso	Aston Martin	+ 1,377 s	18
4.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,609 s	23
5.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 1,659 s	14
6.	Pierre Gasly	Alpine	+ 1,719 s	19
7.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,838 s	22
8.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,849 s	24
9.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,882 s	22
10.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,981 s	20
11.	Nico Hülkenberg	Haas	+ 2,034 s	20
12.	Oscar Piastri	McLaren	+ 2,085 s	25
13.	Lando Norris	McLaren	+ 2,092 s	21
14.	Alexander Albon	Williams	+ 2,273 s	21
15.	George Russell	Mercedes	+ 2,329 s	20
16.	Nyck de Vries	Alpha Tauri	+ 2,619 s	24
17.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 2,751 s	20
18.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 3,644 s	23
19.	Esteban Ocon	Alpine	+ 3,734 s	10
20.	Logan Sargeant	Williams	+ 4,173 s	16

GP KANADA, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Max Verstappen	1.20,851	1.19,092	1.25,858
2.	Nico Hülkenberg	1.22,730	1.20,305	1.27,102
3.	Fernando Alonso	1.21,481	1.19,776	1.27,286
4.	Lewis Hamilton	1.21,554	1.20,426	1.27,627
5.	George Russell	1.21,798	1.20,098	1.27,893
6.	Esteban Ocon	1.22,114	1.20,406	1.27,945
7.	Lando Norris	1.21,998	1.19,347	1.28,046
8.	Carlos Sainz	1.22,248	1.19,856	1.29,294
9.	Oscar Piastri	1.22,190	1.19,659	1.31,349
10.	Alexander Albon	1.21,938	1.18,725	keine Zeit
11.	Charles Leclerc	1.21,843	1.20,615	
12.	Sergio Pérez	1.22,151	1.20,959	
13.	Lance Stroll	1.22,677	1.21,484	
14.	Kevin Magnussen	1.22,351	1.21,678	
15.	Valtteri Bottas	1.22,332	1.21,821	
16.	Yuki Tsunoda	1.22,746		
17.	Pierre Gasly	1.22,886		
18.	Nyck de Vries	1.23,137		
19.	Logan Sargeant	1.23,337		
20.	Zhou Guanyu	1.23,342		

STATISTIK DES WOCHENENDES

224

Max Verstappen hat mittlerweile 224 Führungsrunden in Folge gedreht. Ein anderer Pilot lag zuletzt in Runde 47 des Miami-Grand-Prix Anfang Mai an der Spitze. Danach folgten drei Start-Ziel-Siege hintereinander. Den Rekord für die meisen Führungsrunden in Serie hält übrigens Alberto Ascari. 1952 ließ der Ferrari-Pilot von Spa bis Zandvoort 305 Runden lang keinen Konkurrenten Führungsluft schnuppern. Ein weiterer Start-Ziel-Sieg in Österreich (71 Runden) würde Verstappen also noch nicht ganz zur Bestmarke reichen.

Beim 100. Red-Bull-Sieg führte Verstappen alle Runden an

RENN-TICKER

START
Pole-Sitter Verstappen verteidigt die Führung souverän. Dahinter schnappt sich Hamilton den Aston Martin von Alonso und übernimmt damit Rang 2.

RUNDE 7
Logan Sargeant wird aufgefordert, seinen Williams abzustellen. Ein Ölleck sorgt für den ersten Ausfall im Rennen und eine kurze VSC-Phase.

RUNDE 12
George Russell rutscht in Kurve 9 in die Bande und beschädigt sich den Frontflügel und das rechte Hinterrad. Das Safety Car muss rauskommen, damit das Trümmerfeld beseitigt werden kann.

RUNDE 13
Die Neutralisation führt zu Action in den Boxen. Hamilton fährt Alonso vor die Nase, Norris behindert Albon. Es gibt aber keine Strafen.

RUNDE 17
Beim Restart liegen Leclerc, Sainz und Pérez auf den Plätzen 4 bis 6. Das im Mittelfeld gestartete Trio hat auf den Boxenstopp in der SC-Phase verzichtet.

RUNDE 22
Alonso schnappt sich Hamilton auf der langen Geraden und holt sich Rang 2 zurück.

RUNDE 36
De Vries und Magnussen duellieren sich hart. In Kurve 3 verbremsen sich beide und müssen in den Notausgang. Aus der Sackgasse geht es nur per Rückwärtsgang raus.

RUNDE 38
Nacheinander kommen Pérez, Sainz und Leclerc an die Box. Sie haben genug Vorsprung rausgefahren, um ihre Positionen zu halten.

RUNDE 54
Russell muss endgültig aufgeben. Die Bremsen vorne haben überhitzt.

RUNDE 70
Verstappen fährt mit 9,5 Sekunden Vorsprung ins Ziel. Im Kampf um Platz 9 kommt es zum Foto-Finish. Stroll setzt sich gegen Bottas durch.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

EINZELKRITIKEN

Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 10/10 – Ø 9,38
Verstappen war wieder unantastbar. Auf eine Runde, über die Distanz. Am Samstag ging er über Wasser. Bald wird Max um Siege kämpfen müssen. Die Gegner rücken näher.

Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 03/10 – Ø 6,75
Zum dritten Mal in Folge schaffte es Pérez nicht ins Q3. Im Rennen konnte er nicht einmal den Ferrari folgen. Den WM-Titel kann er damit endgültig abschreiben.

Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 08/10 – Ø 7,50
Das Aus im Q2 ging auch auf Leclercs Kappe. Er machte auf Intermediates einen Fehler zu viel. Da spielte der späte Wechsel auf Slicks keine Rolle. Im Rennen war er wieder in Form.

Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 07/10 – Ø 7,38
Der achte Startplatz war nicht berühmt. Die Strafe für die Behinderung von Gasly so überflüssig wie der Crash im FP3. Im Rennen musste er Leclerc hinterherfahren.

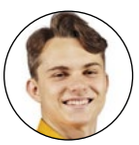
George Russell – Mercedes-AMG F1
Note: 06/10 – Ø 8,00
Im Quali-Duell unterlag Russell Hamilton nur knapp. Elf Runden folgte er Alonso und Hamilton wie ein Schatten, bis er die Mauer rasierte. Am Schluss streikten die Bremsen.

Lewis Hamilton – Mercedes-AMG F1
Note: 09/10 – Ø 8,13
Montreal war kein Mercedes-Land. Trotzdem lieferte sich Hamilton mit Alonso einen großen Kampf um Platz 2. Er verlor ihn, weil der Aston Martin das schnellere Auto war.

Esteban Ocon – Alpine
Note: 08/10 – Ø 7,25
Sechster in der Quali, Achter im Rennen. Am Sonntag funkten die zwei Ferrari und Pérez dem Alpine-Fahrer dazwischen. Mangels Topspeed kam er an Albon nicht vorbei.

Pierre Gasly – Alpine
Note: 06/10 – Ø 6,38
Diesmal war Gasly das Opfer. Er flog im Q1 raus, weil Sainz im Weg stand. Vom 15. Startplatz kann man in die Punkte fahren. Stroll machte es vor. Gasly wurde nur Zwölfter.

Lando Norris – McLaren
Note: 07/10 – Ø 7,00
Auf der Strecke kam Norris als Neunter ins Ziel. Im Klassement war es Platz 13. Es gab fünf Sekunden Strafe für zu langsames Fahren hinter dem Safety Car.



Oscar Piastri – McLaren
Note: 07/10 – Ø 6,50
Piastri kam erst spät im Rennen in Fahrt. Dann schloss er zu der Gruppe auf, die um die letzten Punkte kämpfte. Piastri verfehlte Platz 10 am Ende nur um sechs Zehntel.

Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 08/10 – Ø 5,25
Endlich mal wieder eine gute Vorstellung des Finnen. Auch wenn er einen Punkt noch auf der Ziellinie gegen Stroll herschenkte. Die Batterie gab keine Power mehr ab.

Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 04/10 – Ø 5,88
Im Regen fehlte Zhou das Vertrauen ins Auto. Dazu kam ein Technikproblem, das ihn aus dem Rhythmus riss. Vom letzten Startplatz war im Rennen nicht viel zu erwarten.

Fernando Alonso – Aston Martin
Note: 09/10 – Ø 9,25
Ein fast perfektes Wochenende bis auf den Start. Da rutschte ihm Hamilton durch. Alonso kämpfte sich am Mercedes wieder vorbei und verlor nur 9,5 Sekunden auf Verstappen.

Lance Stroll – Aston Martin
Note: 07/10 – Ø 7,13
Die Note gibt es für Strolls Kampfgeist. Der Kanadier startete von Platz 16 und kam als Neunter ins Ziel. Auf der Ziellinie fing er Bottas noch ab. Um 0,030 Sekunden.

Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,63
Unglückliches Timing warf Magnussen aus dem Q2. Im Rennen kämpfte der Däne mit nachlassenden Reifen und mit De Vries. Ein Duell, das er am Ende gewann.

Nico Hülkenberg – Haas F1 Team
Note: 07/10 – Ø 6,75
Die zweitschnellste Quali-Zeit war eine Sensation. Daraus wurde Platz 5, weil Hülkenberg unter roter Flagge zu schnell fuhr. Im Rennen ging die Reise rückwärts.

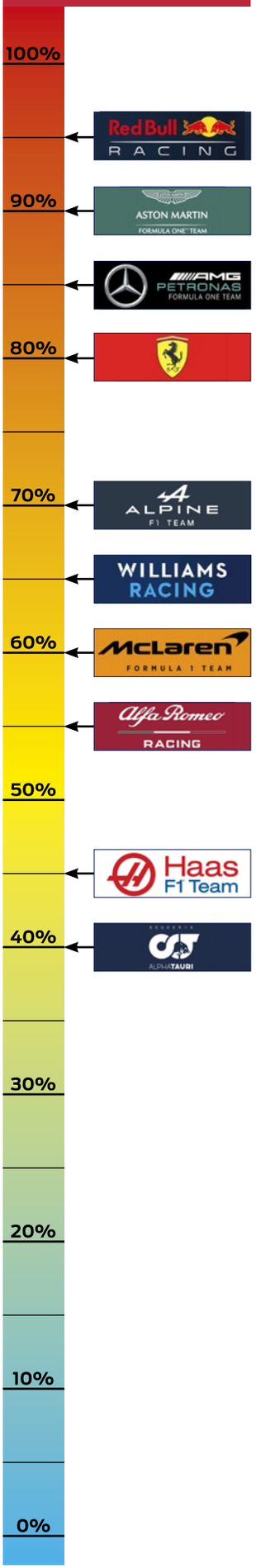
Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 07/10 – Ø 7,50
Montreal war nicht die Strecke der Alpha Tauri. Ein früher Stopp sollte Tsunoda nach vorn bringen, doch mit dem Safety Car war die Taktik im Eimer. Danach fehlte der Speed.

Nyck de Vries – Scuderia Alpha Tauri
Note: 05/10 – Ø 5,00
Das Highlight war das Duell mit Magnussen, das nach drei Kontakten im Notausgang von Kurve 3 endete. Vom Tempo her konnte De Vries nicht mit Tsunoda mithalten.

Alex Albon – Williams Racing
Note: 10/10 – Ø 7,25
Das große Aero-Upgrade zeigte Wirkung. Und Albon machte das Beste daraus. Ein früher Stopp brachte ihn auf Platz 7. Den verteidigte er mit dem besten Topspeed.

Logan Sargeant – Williams Racing
Note: 05/10 – Ø 4,38
Im Regen machte Sargeant nichts kaputt. Nach einem starken Start musste er wegen eines Öllecks sein Auto abstellen. Es hatte noch nicht das Upgrade.

FORMBAROMETER



User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

AUS DEM FAHRERLAGER

BERNIE LOBT VERSTAPPEN

Für Bernie Ecclestone ist Max Verstappen der Star der Saison und nicht der Red Bull: „Wenn es nur das Auto wäre, würde Pérez automatisch immer Zweiter werden. Für mich gehen die Siege zu 85 Prozent auf Max und zu 15 Prozent auf den Red Bull." Pérez sieht der frühere F1-Boss kritisch: „Er hat ein bisschen zu viel vom WM-Titel geträumt. Jetzt muss er erst einmal damit klarkommen, dass er gegen Max keine Chance hat."

LE MANS STATT STRAND

Fernando Alonso empfiehlt seinen Kollegen, in Le Mans zu fahren. Der zweimalige Le-Mans-Sieger erklärt: „Je mehr Rennen du fährst, umso mehr Erfahrungen speicherst du auf deiner Festplatte. Das kannst du nicht lernen, wenn du im Restaurant sitzt oder am Strand liegst."

LECLERCS HELM-FAUXPAS

Charles Leclerc hatte seinen Helm für das Rennen in Montreal im Design von Gilles Villeneuve lackieren lassen. Doch die Familie der kanadischen Rennlegende zeigte sich nicht begeistert, dass es vorher keine Informationen über die Aktion gab. Zunächst schien es so, als müsse der Helm damit in der Kiste bleiben. Dann kam es am Samstag zu einem persönlichen Treffen im Fahrerlager und einer Entschuldigung des Piloten. So kam der Helm im Rennen doch noch zum Einsatz.

OCON UND DJOKOVIC

Esteban Ocon und Pierre Gasly waren live beim Tennis-Finale

OCON

Besuch beim French-Open-Sieger

der French Open auf dem Center Court dabei. Ocon durfte nach dem Match Sieger Novak Djokovic sogar persönlich in der Kabine besuchen. „Dort hat er mir verraten, wie er sich nach seinem schwächeren ersten Satz motiviert und das Spiel zu seinen Gunsten gedreht hat."

KEINE PIZZA FÜR HAMILTON

Keine Fortschritte bei den Vertragsverhandlungen zwischen Lewis Hamilton und Mercedes: „Ich habe mich ein paar Mal mit Toto getroffen, aber wir sind nicht wirklich weitergekommen. Es gibt keinen neuen Stand. Bis jetzt gab es noch keine Pizza." Das hat Tradition. Immer wenn ein neuer Vertrag in trockenen Tüchern ist, gönnen sich Wolff und Hamilton eine Pizza.

VIER STUNDEN SCHLAF

Charles Leclerc erlebte den Ferrari-Triumph beim 24h-Rennen in Le Mans live vor Ort mit: „Ich war zum ersten Mal dort. Das Rennen und die Atmosphäre sind unbeschreiblich. Ich war bis halb fünf Uhr morgens an der Strecke, habe nur vier Stunden geschlafen. Eines Tages will ich dieses Rennen auch mal fahren."

STEINER AUF DEM EIS

Haas-Teamchef Guenther Steiner und seine Tochter Greta wurden vom lokalen Eishockey-Team „Montreal Canadians" zu einem Probetraining eingeladen. Der Südtiroler hat früher selbst in seiner Heimat beim HC Meran als Torhüter gespielt. Von den Canadians gab es für den Gast auch noch einen Goalie-Helm mit einer speziellen Lackierung als Geschenk. Unter anderem sind der Haas-Renner und ein Murmeltier auf dem Kopfschutz abgebildet. „Das war einer der besten Tage meines Lebens", bedankte sich Steiner für die Einladung.

HAAS

Steiner im Look der Canadians

KOMMENTAR

Formel-1-Chef Stefano Domenicali hat es versprochen: „In der Formel 1 wird es keine BOP geben. Sie wäre gegen die DNA unserer Serie." Hoffen wir, dass er sich damit durchsetzt. Ihm glaube ich es. Domenicali ist ein Racer, der in diesem Geschäft groß geworden ist. Doch sind es auch die Amerikaner, denen die Formel 1 gehört? Werden die nicht langsam nervös, dass immer nur einer gewinnt, was nachhaltig ihren Unterhaltungsbetrieb beschädigt? Ich habe die Sorge, dass da mal einer von ganz oben Maßnahmen gegen die Überlegenheit eines Autos fordert. Dass Budgetdeckelung und Windkanalbeschränkungen in Abhängigkeit von der WM-Position plötzlich nicht mehr genug sind. Dass irgendeiner der Amerikaner mal nach Le Mans schielt und feststellt, dass dort fünf unterschiedliche Konzepte

MOTORSPORT IMAGES

Siegt Red Bull zu oft, steigt der Druck, künstlich für Spannung zu sorgen

ungefähr gleich schnell sind, weil sie über die Balance of Performance auf ein Niveau gebracht wurden. Doch sind wir mal ehrlich: Die jüngste Ausgabe der 24 Stunden von Le Mans war eine gute Show. Aber zu welchem Preis? Da wurden den Autos kurz vor der Veranstaltung Gewichte draufgepackt, um Ferrari näher an Toyota zu bringen, Porsche näher an Cadillac, beide näher an die Hypercars und Peugeot näher an alle zusammen. Den Durchschnittszuschauer mag das wenig gestört haben. Mich schon. Und viele Hardcore-Fans auch. Mit BOP oder Platzierungsgewichten greift man zu offensichtlich in das Kräfteverhältnis ein. Und zu kurzfristig. Keiner konnte sich auf die neuen Gewichte vernünftig vorbereiten. Damit waren alle Erfahrungen über Reifenverschleiß, Spritverbrauch und Fahrdynamik hinfällig. Würde man dem Red Bull 20 Kilogramm mehr draufpacken, wäre es vermutlich spannender, doch das wäre Wettbewerbsverzerrung. Und nicht mehr glaubwürdig. Es würde denen Futter geben, die im Motorsport keinen Sport sehen. Ich finde, die aktuellen Instrumente reichen aus. Wenn das Reglement stabil bleibt, schließen die anderen schon irgendwann auf. ■

Michael Schmidt
Redakteur

Sollte es in der Formel 1 eine BOP geben? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Das Millionenspiel

Seit Jahren ist Williams das Schlusslicht. Um aufzuholen, braucht es eine neue Infrastruktur. Das Geld wäre vorhanden, doch die Regeln und die Konkurrenz machen Williams das Leben schwer.

Von: **Michael Schmidt**

Fünf Jahre, vier Mal Schlusslicht. Williams hat sich am Ende des Feldes festgesetzt. Das war einmal ganz anders. Zwischen 1979 und 2005 feierte der britische Rennstall 113 GP-Siege und neun Konstrukteurs-Titel. Sieben Fahrer wurden auf einem Williams Weltmeister.

Der Abstieg begann 2006 mit der Trennung von Motorenpartner BMW. Frank Williams, der eiserne General, verlor Sponsoren, Fahrer, Ingenieure, Reputation. 2020 wurde der finanzielle Druck so groß, dass Williams sein Team verkaufen musste. Die US-Investmentgesellschaft Dorilton Capital erwarb den Rennstall für 150 Millionen Dollar.

Weder Interims-Teamchef Simon Roberts noch sein Nachfolger Jost Capito schafften die Trendwende. Doch Dorilton will nicht nur einfach dabei sein. Das Traditionsteam soll in zwei bis drei Jahren wieder in altem Glanz erstrahlen. Dafür heuerten die Amerikaner einen Mann an, der als Chefstratege bei BAR, Honda, BrawnGP und Mercedes gesehen hat, was ein Team braucht, wenn es gewinnen will.

James Vowles hat sich an seine Fahnen geheftet, Williams aus den Niederungen der Startaufstellung wieder nach vorn zu bringen. Dafür braucht es nicht nur das Personal und die richtige Einstellung. Das Fundament für Siege in der Formel 1 ist eine Infrastruktur auf dem Niveau der Topteams. Dazu zählen Windkanal, Simulator, Prüfstände, Produktionsmaschinen und die entsprechende Software.

Nach einer ersten Bestandsaufnahme stellte Vowles fest: „Williams ist auf dem Stand vor 20 Jahren.“ Um das aufzuholen, müssen mindestens 100 Millionen Pfund investiert werden. Die neuen Besitzer haben schon signalisiert, dieses Geld bereitzustellen. Weil es ein gutes Geschäft verspricht. Die Rückkehr zum Erfolg würde den Wert der Firma in kurzer Zeit mindestens verdoppeln. Williams ist heute bereits eine Milliarde Dollar wert. Porsche hätte für die Hälfte der Anteile 500 Millionen auf den Tisch gelegt. Dorilton lehnte ab. Weil Porsche wie bei Red Bull zu viel Kontrolle forderte, weil eine Modernisierung die Aktie Williams in ein paar Jahren noch attraktiver macht.

> „Die Infrastruktur macht den Unterschied. Wenn du weißt, wie lange es dauert, bis ein neues Teil entsteht, kannst du ganz anders planen.“
>
> James Vowles

CapEx und Ausnahmen

Seit es in der Formel 1 eine Budgetdeckelung gibt, ist das mit dem Geldausgeben nicht mehr so einfach. Die operativen Kosten sind inklusive aller Zulagen bei 154 Millionen Dollar begrenzt. Darüber hinaus dürfen die Teams noch Investitionen tätigen. Insgesamt 36 Millionen über einen Zeitraum von vier Jahren. Ausgenommen sind Fabrikgebäude und der Windkanal. Der zählt bis zu einem Gegenwert von 55 Millionen Dollar nicht zu den Kapitalausgaben, die im Formel-1-Slang kurz CapEx genannt werden. Deshalb konnte Aston Martin ein neues Silicon Valley auf die grüne Wiese stellen. Deshalb wird Mercedes in den nächsten Jahren seine Basis in Brackley komplett neu aufbauen.

Bei Williams geht es nur zweitrangig um die Gebäude. „Wir brauchen Werkzeuge auf

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Aus Geldmangel wurde jahrelang nichts in die Williams-Fabrik in Grove investiert. Das soll jetzt nachgeholt werden

WILLIAMS

dem technischen Stand von heute“, fordert Vowles. Dazu zählen neben einem neuen Windkanal ein moderner Simulator, Prüfstände für Getriebe, Fahrwerk und Bremsen, Test-Rigs für Karbonteile und allerlei Software. Vowles geht ins Detail: „Wir brauchen ein Programm, das jede der 17 000 Komponenten des Autos auf ihrem Weg vom Designbüro bis zum Einsatz im Auto digital erfasst, die Anzahl, Größe, Lebensdauer und den Ort, wo es sich gerade befindet, auflistet. Bei uns werden E-Mails von A nach B geschickt, um genau das herauszufinden. Deshalb dauert jedes Upgrade bei Williams drei Mal so lange und ist bis zu drei Mal so teuer als anderswo. Viele Informationen verschwinden in einem großen schwarzen Loch.“

Besagte Software ist kein Schnäppchen, weil sie für Bedürfnisse des Kunden maßgeschneidert werden muss. Sie kostet eine zweistellige Millionensumme. „Dazu kommen noch elf Millionen für einen Simulator, zwölf Millionen für einen Getriebeprüfstand und so weiter“, rechnet Vowles vor. Mit dem bestehenden Finanz-Reglement bräuchte Williams zehn Jahre, um das zu stemmen. Und dann wäre man wieder hinten dran. Der neue Teamchef in Grove kämpft deshalb für Gleichberechtigung: „Ich will nur die gleiche Startbasis wie alle anderen Teams.“

Aston Martin und McLaren hatten Glück, weil Teile der Aufrüstung noch vor der Kostendeckel-Ära in Angriff genommen wurden und sie sich mit dem Segen der anderen Teams eine Sonderregelung erstritten hatten. Bei Williams ist diese Bereitschaft nicht mehr uneingeschränkt vorhanden. Man will sich nicht einen zusätzlichen Konkurrenten ins Boot holen. Alpine zum Beispiel braucht selbst einen neuen Simulator und Getriebeprüfstand. „Das würden sie auch uns zugestehen, mehr aber nicht“, bedauert Vowles. Im Moment hat er nur zwei Verbündete: Aston Martin und Sauber. Die einen als Gegenleistung dafür, dass Williams dem eigenen Projekt nicht im Weg stand, die anderen, weil Audi bei Sauber in den nächsten Jahren auch massiv aufrüsten muss.

Um seinem Antrag für Gleichberechtigung mehr Nachdruck zu verleihen, präsentiert Vowles die Summen, die andere Teams seit 2006 in die Hand genommen haben, um ihre Standorte zu modernisieren. Red Bull hat in dieser Zeitspanne 223 Millionen Pfund investiert, Mercedes 190, Alpine 105 und McLaren 87. Williams ist unter den englischen Teams mit 61 Millionen das Schlusslicht. Deshalb findet es Vowles nur gerecht, wenn die FIA, die Formel 1 und die anderen Teams einer Ausnahmeregelung zustimmen. „Wir wollen nur, was andere auch hatten.“

Bedingte Zustimmung

McLaren-Teamchef Andrea Stella zeigt bedingt Verständnis: „Wir verstehen das Anliegen von Williams, weil wir selbst einmal in dieser Situation waren. Jetzt befinden wir uns mit Windkanal und Simulator auf der Zielgerade und operieren im Rahmen der CapEx-Grenzen. Ich sympathisiere damit, diese Regeln etwas aufzulockern.“ Alpine-Kollege Otmar Szafnauer sieht ein: „Die Topteams haben vor der Kostendeckelung aufgerüstet, weil sie immer das Geld hatten. Einige andere, dazu zählen auch wir, haben erst jetzt das Kapital.“

Williams würde am liebsten sofort loslegen. Der Teamleitung läuft ein bisschen die Zeit davon. „Wenn ich morgen grünes Licht bekomme, haben wir in zwölf Monaten Windkanal und Simulator, alles andere in zwei Jahren. Gemessen an dem, was wir haben, vollbringen wir Wunder. Wir liegen nur 1,2 bis 1,5 Sekunden hinter der Spitze. Das weiß auch die Konkurrenz. Vielleicht will sie deshalb, dass Williams nicht zu stark wird.“ ■

WILLIAMS

Teamchef James Vowles will den Traditionsrennstall in die Zukunft führen

WILLIAMS

Die Fabrik in Grove aus der Luft. Angebote zum Verkauf wurden abgelehnt

WILLIAMS

Das hauseigene Museum erinnert an die guten alten Williams-Zeiten

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Vettel in der Eifel

Sebastian Vettel wird mit einem Formel-1-Renner über die alte Nordschleife brettern. Max Verstappen wäre bei dem Showrun auch gerne dabei gewesen, darf aber nicht.

Von: **Tobias Grüner**

Die deutschen Rennfans bekommen diese Saison wieder mal keinen Heim-Grand-Prix geboten. Dafür bringt Red Bull nach der Sommerpause ein wenig Formel-1-Feeling in die Eifel. Am 9. September werden Sebastian Vettel und Daniel Ricciardo einen Showrun absolvieren. Vettel wird dabei seinen alten RB7 aus der Saison 2011 pilotieren. Der V8-Motor des F1-Renners läuft mit CO_2-neutralen E-Fuels. Daniel Ricciardo bekommt einen RB8 aus der Saison 2021 für den Ritt über die legendäre Eifel-Runde. Red Bull teilte bereits mit, dass noch zwei weitere prominente Piloten bei der Veranstaltung dabei sein werden.

Gerne hätte auch Max Verstappen mitgemischt. Doch der F1-Weltmeister bekam von seinem Arbeitgeber keine Freigabe. „Ich hätte es gerne gemacht, aber Helmut (Marko) hat es mir verboten. Er weiß, dass ich dabei ans Limit gegangen wäre." Große Diskussionen habe es nicht gegeben: „Ich wollte nicht unnötig für ein Problem sorgen. Als ich von der Veranstaltung gehört habe, saß Helmut mit am Tisch. Er hat dann direkt gesagt, dass ich nicht dabei sein darf." ■

RED BULL

Am 9. September kehrt die Formel 1 zurück auf die legendäre Nordschleife

Formel 1

Start am Samstag

Die GP-Saison startet 2024 in Bahrain – an einem Samstag. Grund dafür ist das zweite Rennen in Jeddah, das eine Woche später ebenfalls am Samstag über die Bühne geht, um dem Beginn des Ramadan auszuweichen.

Von: **Michael Schmidt**

Früher waren Formel-1-Rennen an einem Samstag keine Seltenheit. In England und Südafrika fanden Grands Prix bis 1985 am Samstag statt. Nach 38 Jahren Pause durchbricht Las Vegas zum ersten Mal wieder den traditionellen Sonntagstermin. Allerdings nicht aus religiösen Gründen wie einst in den Commonwealth-Staaten. Man verspricht sich von der Startzeit am Samstagabend um 22 Uhr mehr TV-Zuschauer in den USA und in Europa, wo das Rennen in den Morgenstunden des Sonntags über die Bildschirme flimmert. Auch 2024 wird Las Vegas sein Nachtrennen am Samstag behalten.

Im nächsten Jahr sollen gleich drei Rennen an einem Samstag stattfinden, darunter die ersten beiden in der Saison. Bahrain ist auf den 2. März terminiert. Das liegt am Austragungstermin des zweiten Grand Prix in Saudi-Arabien. Das Rennen in Jeddah muss an einem Samstag abgehalten werden, weil am 10. März der Fastenmonat Ramadan beginnt. Deshalb rutscht auch Bahrain um einen Tag nach vorne, um den Teams genug Zeit zu geben, alles Material vom Arabischen Golf ans Rote Meer zu verfrachten. Nach dem Saisonauftakt im Mittleren Osten tourt die Formel 1 weiter fernab von Europa. Auf Melbourne folgen Japan, China und Miami, alle im Zweiwochen-Rhythmus. Da Japan im Kalender in den April wandert, muss Aserbaidschan zusammen mit Singapur im September stattfinden. ■

WILHELM

Die Formel-1-Saison 2024 beginnt am Samstag, 2. März, in Bahrain

NACHRICHTEN

PIRELLI VS BRIDGESTONE
Ende Juli soll es offiziell werden: Dann gibt die FIA bekannt, dass sich neben Pirelli auch Bridgestone um einen Reifenvertrag mit der Formel 1 ab der Saison 2025 beworben hat. Damit liegt der Ball jetzt bei den Bossen der Königsklasse. Beide Reifenhersteller haben diese Woche ihr kommerzielles Angebot an Liberty geschickt.

QUALIFIKATION OHNE DRS
Es gibt Pläne, ab 2024 in der Qualifikation den Einsatz von DRS zu verbieten. DRS soll ausschließlich eine Überholhilfe für das Rennen sein. Das Verbot zielt auf diejenigen Teams ab, deren Aerodynamik so konzipiert ist, dass ein möglichst großer DRS-Effekt erzielt wird. Also Red Bull.

HAAS BEHÄLT FAHRER
Haas will auch in der kommenden Saison mit Nico Hülkenberg und Kevin Magnussen weiterfahren. Die Vertragsverlängerung ist nur noch Formsache. Teamchef Guenther Steiner will sich eine Hängepartie wie letztes Jahr ersparen. Sein Ex-Fahrer Mick Schumacher macht sich Hoffnungen auf einen Platz bei Sauber oder Williams für die kommende Saison.

BOXENSTOPP-REKORD
Red Bull legte in Barcelona beim ersten Reifenwechsel von Sergio Pérez den schnellsten Boxenstopp der Saison aufs Parkett. Die Standzeit betrug 2,07 Sekunden. Schneller war mit den 18-Zoll-Rädern noch keiner.

NEUE INTERMEDIATES
Pirelli wird 2024 einen neuen Intermediate-Reifen einführen. Der Pneu basiert auf dem gleichen Konzept wie der aktuelle Heavy-Wet-Regenreifen und soll eine deutlich bessere Performance liefern. Gerne hätte die Pirelli den Reifen schon diese Saison gebracht, doch die nötige Mehrheit der Teams unterstützte das Vorhaben nicht.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Konstante im Chaos

Dank seines dritten Saisonsiegs konnte Álex Palou seinen Meisterschaftsvorsprung deutlich ausbauen

INDYCAR

Der neue Asphalt des Traditionskurses Road America brachte reichlich Drama: Diverse Ausritte und Unfälle ließen die Emotionen im IndyCar-Feld mehrmals hochkochen. Am Ende jubelte mit Álex Palou (Chip Ganassi Racing) jemand, der stets im Durcheinander aufblüht.

Von: **Philipp Körner**

Doch auch der Tabellenführer wurde schon am Samstag zu einem Opfer des sehr feinen, aber abseits der Ideallinie extrem glatten Belags. Im zweiten Training verlor Palou in der letzten Kurve die Kontrolle über seinen Dallara-Honda und wurde mit Wucht in die Reifenstapel geschleudert. Seine Mechaniker hatten anschließend nur wenig Zeit, das Auto für die Qualifikation zu richten. Während der Spanier vor dem Medical Center erste Interviews gab, ereignete sich bereits das nächste Drama.

Will Power (Team Penske) und Scott Dixon (Chip Ganassi Racing) waren heftig ausgangs der Canada Corner kollidiert. Dixon hatte sich vorher gedreht und Power beim Zurückrollen an die Box schlicht übersehen. Da Dixon Power direkt vor die Front gezogen war und somit beide Renner stark beschädigt hatte, schäumte Power und packte Dixon am Kragen. Später holte Power zur Generalanklage aus: „Die Strecke hat einen fürchterlichen Job bei der Asphaltierung gemacht! Die brauchen einen Tritt in den Hintern. Mich kotzt an, wie Dixon unser ganzes Wochenende versaut hat." Zusätzlich zum Neuseeländer hatte sich ein weiterer Fahrer bei Power im Training unbeliebt gemacht: „Romain Grosjean ist ein Stück Dreck. Ihm muss jemand ins Gesicht schlagen." Der Franzose hatte ihn vorher abgedrängt.

Naturgewalt Palou

Sowohl Álex Palou als auch die beiden Crashgegner konnten in der Quali starten. Die Pole-Position ging an Colton Herta (Andretti Autosport), der somit eine längere Pole-Durststrecke beendete. Patricio „Pato" O'Ward (McLaren) wurde starker Zweiter. Palou, Josef Newgarden (Team Penske) und Alexander Rossi (McLaren) komplettierten die Top 5.

Wenig überraschend bot auch das 55 Runden umfassende Rennen genügend Hektik und Chaos. Besonders an der ersten Hälfte, die alle vier Neutralisierungen beinhaltete, hätten Rallycross-Fans viel Freude gehabt. Nachdem sich im wahrsten Sinne der Staub gelegt hatte, entwickelte sich im zweiten Teil ein spannender, harter Kampf um die Top 5. An der Spitze sahen Colton Herta und Álex Palou am besten aus. Insgesamt hatte Herta zwar das schnellste Auto, aber Palou setzte seine Strategie konstanter um.

Bei noch sieben ausstehenden Runden zog der Spanier endgültig am mit dem Sprit hadernden Andretti-Youngster vorbei. Letzterer stürzte daraufhin auf den fünften Rang ab. Josef Newgarden sprang auf den zweiten Platz vor, O'Ward wurde Dritter. Für den letzten Podiumsplatz musste der Mexikaner sogar noch Dixon abhalten, der in einem neuen Auto nach vorn gestürmt war. Der in der Meisterschaft enteilte Palou erklärte nach seiner späten Machtdemonstration: „Der Crash hat mir nie Sorgen hinsichtlich meines Rennwagens bereitet. Ich musste einfach nur abliefern." ■

INDYCAR, ELKHART LAKE

1.	Álex Palou	1:50.04,6640 h
2.	Josef Newgarden	+ 4,5610 s
3.	Patricio O'Ward	+ 6,7549 s
4.	Scott Dixon	+ 6,9718 s
5.	Colton Herta	+ 10,9328 s
6.	Marcus Ericsson	+ 11,5208 s
7.	Christian Lundgaard	+ 15,8835 s
8.	Scott McLaughlin	+ 16,2822 s
9.	Kyle Kirkwood	+ 17,5480 s
10.	Alexander Rossi	+ 19,6371 s

Pole-Position:
Colton Herta: 1.40,1945 min
Meiste Führungsrunden:
Colton Herta, 33/55 Runden

FAHRERWERTUNG

1.	Palou	324 Punkte
2.	Ericsson	250
3.	Newgarden	243
4.	O'Ward	226
5.	Dixon	226

INDYCAR

Legenden im Clinch: Will Power wurde von Scott Dixon im Training abgeräumt

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Und wieder BMW

BR FOTO

Walkenhorst bescherte BMW den vierten Sieg in vier NLS-Rennen

Viertes Rennen der Nürburgring Langstrecken-Serie, vierter BMW-Sieg in Folge. Christian Krognes und Kuba Giermaziak setzten sich im Walkenhorst-BMW gegen den Octane126-Ferrari und den PROsport-Racing-Aston-Martin durch – mit angepasster BOP nach dem 24h-Rennen.

Von: **Bianca Leppert**

Wer beim vierten Lauf zur NLS durchs Fahrerlager schlenderte, dem ging der Gesprächsstoff garantiert nicht aus. Das ist eher ungewöhnlich direkt nach dem Saisonhöhepunkt 24h-Rennen. Doch zurzeit passiert so viel hinter den Kulissen, dass es einiges zu plaudern gab. Die Starterzahl von 97 Autos war eines der Themen, was aber nicht sonderlich verwunderte. Denn der erste Lauf nach dem 24h-Rennen war schon immer teilnehmerschwach. Da werden die Nennungen für NLS 5 interessanter sein.

Hilft vereinfachte Permit?

Ob da die Forderung des Deutschen Sportfahrer Kreis (DSK) gemeinsam mit anderen Stakeholdern an den Deutschen Motorsport Bund (DMSB) zu mehr Startern verhelfen könnte? Man will eine Vereinfachung der Nordschleifen-Permit. Mit anderen Beteiligten wie ADAC Nordrhein, Nürburgring 1927 GmbH, NLS, ILN und der Fahrer AG arbeitete man aus, dass etwa im Permit-B-Fahrzeug der Nachweis der erbrachten Runden nicht mehr an das Ergebnis geknüpft sein soll. Daneben will man, dass der Mindestnachweis der geforderten Rennrunden bei Absage oder Abbruch eines Events herabgesetzt wird. Hier schlägt man ein Entscheidungsgremium vor.

Zum anderen fand die Balance of Performance viel Beachtung. Nach dem Marathon zwei Mal rund um die Uhr war klar, dass der Haussegen schiefhängt und der Ferrari im Vergleich zur Konkurrenz zu schnell war. Entsprechend machte der Technikausschuss des ADAC Nordrhein den 296 GT3 nun etwa zwei Sekunden langsamer. Man musste fünf Kilo einladen und bekam 30 mbar weniger Ladedruck zugestanden. BMW musste zehn Kilo zuladen, Audi dufte zehn Kilo ausladen, und Porsche bekam einen etwas größeren Restrictor, was in etwa 6 PS entspricht. Lamborghini muss nun einen um 1 mm kleineren Restrikor fahren, was 10 PS kosten soll.

> „In den ersten zwei bis drei Runden tun wir uns immer schwer, den Reifen auf Temperatur zu bekommen, aber am Ende des Stints sind wir da."
>
> Kuba Giermaziak, Walkenhorst

Aston zu Beginn stark

Die Pole-Position schnappte sich Frank Stippler. Doch nachdem er am Start in Führung gegangen war, währte die Freude nicht lange. Stippler musste direkt in der ersten Runde die Kurzanbindung nehmen und die Box ansteuern, weil ein Fremdteil einen Reifenschaden hinten links provozierte. Damit waren die Siegchancen dahin. Stattdessen machte der Aston Martin von PROsport-Racing mit Mike-David Ortmann an der Spitze richtig Tempo. Ortmann war kurzfristig für Christoph Breuer eingesprungen und bildete mit Maxime Dumarey ein Pro-Am-Duo. Dem fehlte später entsprechend der Speed, was es für die Top-Favoriten Christian

NLS, 4. LAUF, 46. RCM DMV GRENZLANDRENNEN (4 STUNDEN)

Pole-Position
#5, Kolb/Stippler (Scherer Sport PHX, Audi R8 LMS GT3 Evo II), 7.53,112 min
Schnellste Runde
#5, Kolb/Stippler (Scherer Sport PHX, Audi R8 LMS GT3 Evo II), 7.57,847 min

1.	#34	Krognes/Giermaziak	Walkenhorst Motorsport	BMW M4 GT3	SP9 Pro	27 Runden
2.	#26	Ludwig/Hirschi/Grossmann	Octane126	Ferrari 296 GT3	SP9 Pro	+ 2.04,759 min
3.	#17	Dumarey/Ortmann	PROsport Racing	Aston Martin Vantage GT3	SP9 Pro-Am	+ 3.57,771 min
4.	#5	Kolb/Stippler	Scherer Sport PHX	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro	+ 4.13,716 min
5.	#107	Hoffmeister/Still	Mathol Racing	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 7.06,334 min
6.	#100	Otto/Leuchter	Max Kruse Racing	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 7.18,982 min
7.	#121	Kranz/Di Martino/Brück	KKrämer Racing	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 8.21,687 min
8.	#25	Rivas/Fetzer/Rader/Wehrmann	Huber Motorsport	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro-Am	+ 12.10,088 min
9.	#103	Kaya/Piana/Stursberg	Black Falcon Team TEXTAR	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 1 Runde
10.	#102	Bünnagel/Nagelsdiek	Black Falcon Team IDENTICA	Porsche 911 GT3 Cup	Cup 2	+ 1 Runde

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BR FOTO

Der Renault Mégane (Olli's Garage) ist die „Reha-Vertretung" für den Dacia

BR FOTO

Octane126 brachte den Ferrari 296 GT3 zum ersten Mal mit

Krognes und Kuba Giermaziak im Walkenhorst-BMW M4 GT3 leichter machte.

Obwohl es für Nordschleifen-Verhältnisse recht heiß war, tat man sich zu Beginn schwer, die harte Mischung des Yokohama-Pneus auf Temperatur zu bekommen. „Das ist immer in den ersten zwei, drei Runden so", gab Giermaziak zu Protokoll. „Kurz vor dem ersten Boxenstopp am Ende des Stints waren wir dann wieder auf Augenhöhe." Ab Runde 9 übernahm das Duo schließlich die Führung und gab sie nur noch aufgrund der unterschiedlichen Boxenstopp-Rhythmen kurzzeitig ab. Octane126 hatte mit der neuen BOP für den Ferrari nicht mehr so gute Voraussetzungen wie zuvor. Zumal es der erste Einsatz der Schweizer Mannschaft in dieser Saison war.

Auf dem mit Goodyear bereiften 296 GT3 griffen Jonathan Hirschi, Luca Ludwig und Björn Grossmann ins Lenkrad. Die Ferrari-Mannschaft musste allerdings einen zusätzlichen Stopp einlegen. „Es gab ein Problem mit der Servolenkung. Deshalb haben wir zur Sicherheit ein Reset gemacht. Ansonsten war es ein unspektakuläres Rennen", sagte Ludwig. „Der Speed war nicht schlecht, aber wir haben am Anfang ein bisschen was liegen lassen." Aufgrund des Service-Stopps fiel der Rückstand mit über zwei Minuten auch ungewöhnlich groß aus.

Gleiches gilt für den PROsport-Aston, der mit Dumarey aber eben im Gegensatz zur Konkurrenz auch einen Amateurfahrer dabeihatte. Trotzdem war die Freude über den ersten Podiumsplatz beim Team groß. Und selbst das Scherer-Duo Kolb/Stippler konnte trotz des Reifenschadens noch happy mit Platz 4 sein.

Gleich mehrere andere GT3-Sieganwärter verabschiedeten sich nach dem Prinzip „Ene, mene, muh – und raus bist du". Dazu gehörte der Schnitzelalm-Mercedes von Colin Caresani und Marcel Marchewicz, der im Bereich Kesselchen verunfallte und zuvor noch zum Kreis der Sieganwärter zählte. Auch das Schwesterauto der Sieger schied aufgrund eines Unfalls mit Dylan Pereira am Steuer vorzeitig aus. Der Huber-Porsche in Pro-Am-Besetzung stellte sich wegen einer Geschwindigkeitsüberschreitung in einer Code60-Phase selbst ein Bein und musste eine 5.05-Minuten-Strafe in Kauf nehmen.

Bei neun GT3-Startern und den Pleiten, Pech und Pannen verwunderte es nicht, dass gleich fünf Porsche 911 GT3 Cup in den Top 10 landeten. Hier waren Hoffmeister/Still von Mathol Racing die Sieger in der Klasse Cup 2 – und Fünfte im Gesamtklassement. ■

Nürburgring Langstrecken-Serie: Streit um die Neuausrichtung

Die Fronten verhärten sich

Es wird weiterhin um die Zukunft der NLS gerangelt. Die VLN Sport GmbH und die Nürburgring Holding wurden sich zuletzt nicht einig. Nun hat der AvD die Nürburgring Endurance Serie GmbH (NES) gegründet, in der Ex-VLN-Chef Ralph-Gerald Schlüter Geschäftsführer ist.

Von: **Bianca Leppert**

Was derzeit hinter den Kulissen der Nürburgring Langstrecken-Serie vor sich geht, erinnert ein bisschen an einen Eifel-Krimi. Einige Wochen war es nun ruhiger um die geplante Neuausrichtung der NLS, wo sich die Nürburgring Holding gemeinsam mit dem AvD und die Vereine aus der VLN Sport GmbH gegenüberstanden. Zuletzt hatte die VLN Sport GmbH der Holding ein Gegenangebot zu deren Angebot gemacht, das wurde aber ebenfalls abgelehnt.

Schlüter Geschäftsführer

Nun wurden am 16. Juni zwei neue Gesellschaften gegründet. Zum einen die Nürburgring Endurance Serie GmbH (NES), die die Saison 2024 vorbereiten soll. Hier gehören 76 Prozent dem AvD. Geschäftsführer ist ein alter Bekannter: Ralph-Gerald Schlüter, der im vergangenen Jahr noch Chef der VLN Sport GmbH war. Genau diese Wendung hatten viele Teamchefs vermutet.

Schlüter ist auch Geschäftsführer der ebenfalls am 16. Juni gegründeten BS Motorsport GmbH & Co. KG, die mit 24 Prozent an der NES GmbH beteiligt ist. Das Kürzel BS steht dabei für Bonk und Schlüter. Zur Erinnerung: Die Clubs von Peter Bonk und Ralph-Gerald Schlüter, in denen beide keine Vorstandstätigkeit mehr haben, waren die, die sich innerhalb der neun Clubs in der VLN Sport GmbH für eine Zusammenarbeit mit der Nürburgring Holding ausgesprochen haben. Die BS Motorsport GmbH solle sozusagen als Auffangbecken für die Vereine dienen, die am neuen Konstrukt mitwirken wollen.

Interessant dabei: Die Nürburgring Holding taucht in dieser Konstellation nicht mehr auf. Zuvor lautete die Idee noch, dass diese 51 Prozent hält, der AvD 25 Prozent und die Clubs der VLN Sport GmbH 24 Prozent.Warum die Holding in der neuen Gesellschaft offiziell nicht mehr auftritt, ist offen.

AvD-Generalsekretär Lutz-Leif Linden sagt: „Wir planen aktuell mit zwischen acht und neun Rennen für 2024." Manche fragen sich, wie man diese ohne die Infrastruktur der bisherigen veranstaltenden Clubs ausrichten will, weil sie beim AvD nicht genug Kapazitäten vermuten. Hier macht sich Linden aber keinerlei Sorgen. „Wir haben im AvD genug Ortsclubs", sagte er. „Die rufen von sich aus an. Was nicht heißt, dass wir die Tür für die anderen zuschlagen."

Fragt man Mike Jäger, Geschäftsführer der VLN Sport GmbH, wie es 2024 nun weitergehen soll, ist seine Botschaft klar: „Es wird 2024 eine NLS geben, die von der VLN Sport GmbH ausgerichtet wird." Das mag zunächst optimistisch klingen, denn schließlich ist die Nürburgring Holding am Ende des Tages das Zünglein an der Waage, weil diese die Termine vergibt. Und die hatte den Schulterschluss mit dem AvD ja initiiert. Allerdings steht die VLN Sport GmbH auch nicht komplett auf verlorenem Posten. Hier hatte sich die Zentrale des ADAC in München eingeschaltet, weil die Mehrheit der Clubs dem ADAC angehört. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

24h-Rennen Le Mans: Die Rechnung, bitte!

Le Mans ist rum, der Staub hat sich gelegt, die Pokale glänzen in den Vitrinen. Was bleibt von der großen 100-Jahr-Sause außer Restalkohol und Lobhudelei? Die wichtigsten Erkenntnisse aus Le Mans in zehn Thesen.

Von: **Marcus Schurig**

Allein für sich betrachtet ist ja immer alles toll. Und selbstverständlich war Le Mans 2023 supermegatoll: 100. Geburtstag, fünf Hersteller in der Topklasse, 325 000 Fans, ein gefühlt enges Rennen mit einem gefühlt engen Ausgang. Sogar Lebron James und Tom Brady waren da, das reichte dem Internet für die Headline: Das beste Le Mans aller Zeiten! Oder schnappt hier bloß wieder die Falle des modernen Kurz-Narrativs zu?

Bemühen wir uns um etwas mehr Tiefgang und ein wenig Differenzierung, Ich nagel mal zehn Thesen an die Tür, der große Martin Luther möge es mir verzeihen. Ich bin seit 25 Jahren vor Ort: 24 Mal als Journalist, ein Mal als Fan beim letzten großen Super-Le-Mans-Rennen 1999. Da liegt es nahe zu vergleichen.

1. Ein würdiges Jubiläum

Erfolg ist ein guter Gradmesser. Le Mans 2023 war ein voller Erfolg: Die großen Hersteller sind zurück in der Topklasse, es war so voll wie nie zuvor in der jüngeren Historie. Die letzte Hochphase in Le Mans begründeten die LMP1-Hybridflitzer, da kamen eine Viertelmillion Menschen, und wir dachten: Mehr geht niemals. Denkste! Die Zuneigung der Zuschauer verleiht einem Sportevent Würde und Bedeutung, denn alles vor leeren Rängen ist ohne Frage nutzlos.

Zieht man in Betracht, dass der Ausrichter ACO (Automobile Club de l'Ouest) ein kleiner französischer Verein ist, muss der Applaus groß ausfallen, denn wegen der Corona-Pandemie war es knifflig, das Debüt der neuen Topklasse mit dem 100. Geburtstag von Le Mans zu verzahnen. Das ist gelungen, wenngleich die große Hersteller-Flut erst im nächsten Jahr über Le Mans hereinschwappt – dann treten acht Hersteller in der Topklasse an!

100 Jahre sind genug, um einen Mythos zu begründen, doch das Jubiläum war kein Selbstläufer. Man hätte den Matchball auch ins Netz hämmern können, weil die Autoindustrie vor der größten Transformation ihrer Geschichte steht: Der Verbrenner soll weichen, die Batterie ist der neue Star – nur funktioniert die bei Langstreckenrennen nicht.

Der ACO hat beim Jubiläum daher erste Schneisen in die Zukunft geschlagen: Verbrenner mit Wasserstoff kommen 2026, der Mythos wird weiterleben.

2. Paarlauf der Legenden

Verschwörungstheoretiker hatten auf einen Ferrari-Sieg getippt, denn das ist die beste Geschichte: Le Mans wird 100, Ferrari hat seit 58 Jahren nicht mehr gewonnen und war seit 50 Jahren nicht mehr werksseitig in der Topklasse vertreten. Ferrari hat die Punktlandung geschafft: Im vierten Rennen holte man den ersten Sieg mit dem neuen 499P-Hypercar, der zehnte Gesamtsieg beim 24h-Rennen in Le Mans. So haben sich zwei Legenden getroffen, zwei Mythen gepaart. Der Ferrari-Sieg war das Traumresultat für Le Mans und umgekehrt – sozusagen der Mythos im Quadrat.

3. Ferrari: Winning Brand

Während Ferrari in der Formel 1 seit 2008 auf einen WM-Titel wartet und sich dabei oft selbst im Weg steht, eilen die Roten auf der Langstrecke von Erfolg zu Erfolg: Zwei GT-WM-Titel 2021 und 2022, Sieg beim 24h-Klassiker in Spa 2021, Sieg beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring 2023 mit dem neuen 296 GT3, Gesamtsieg beim 24h-Rennen in Le Mans 2023. Davon könnte sich die Scuderia Ferrari mal eine Scheibe abschneiden.

Der Erfolg hat Gründe: Sportchef Antonello Coletta und Technikboss Ferdinando Cannizzo haben die „unbedeutende" GT-Abteilung seit 2017 als ein neues Machtzentrum in Maranello etabliert. Sie haben für das Hypercar-Projekt viel gefordert, Geld und Ressourcen, der Vorstand hat zugebissen und eingewilligt. Die Resultate sprechen eine klare Sprache: Ferrari ist eine Siegermarke, trotz Formel 1. Die Rechnung, bitte? Auch hier agieren die Roten so clever: Acht Chassis wurden vom Ferrari 499P gebaut und an Sammler verhökert – angeblich für 8,5 Millionen Euro pro Auto. Damit war das Hypercar-Projekt von Ferrari zu guten Teilen finanziert, bevor es überhaupt richtig losging.

4. Zwei Hälften, ein Ganzes

Der ganze Klimbim taugt nichts, wenn das Rennen langweilt. Da braucht man auch Glück. Die ersten zehn bis zwölf Rennstunden täuschten ein ausgewogenes Feld in der Topklasse vor: Jede Marke durfte mal führen, sogar der private Kunden-Porsche von Jota lag in Front und noch mal mehr sogar der Peugeot, der bildhübsche Dauernachzügler.

Das alles war nicht der BOP geschuldet oder einem unerklärlichen Gleichgewicht der Kräfte, sondern die Umstände machten es möglich: Regenschauer nässten die Bahn ein, Unfälle brachen den Rhythmus, drei Safety-Car-Phasen zerhackten das Rennen. Wenn mal frei gefahren wurde, kamen nur Zeiten von 3.29-hoch oder 3.30-Mitte heraus – und die konnten alle Autos in der Topklasse fahren. Schwein gehabt.

Die zweite Hälfte des Rennens war sportlich relevanter: Ab drei Uhr am Sonntagmorgen belauerten sich ein Ferrari und ein Toyota, dabei distanzierten die beiden LMH-Autos das restliche Feld

FERRARI

100 Jahre Le Mans sorgten für Wirbel, aber erst der Sieg von Ferrari verleiht dem Langstreckensport neue Flügel

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

um Längen. Ich bin überzeugt: Keiner hat in dieser Phase gezeigt, was er wirklich maximal kann, das Rennen war eine Hängepartie. Warum etwas riskieren, wenn der Gegner später vielleicht eh ausfällt? So umkreisten die beiden Protagonisten den Circuit de la Sarthe wie Sterne die Sonne: Auf vorgegebenen Bahnen und Abständen.

Für die Zuschauer war das trotzdem toll: Ferrari war in der Nacht schneller, Toyota am Tag. Die Toyota-Piloten mussten mehr kämpfen, aber sie blieben dran. Kleine Dinge zerstückelten dann die Warteschlange: Zweimal verlor Ferrari Zeit in der Boxengasse, einmal patzte Ryo Hirakawa im Toyota, was mehr Zeit kostete als die Startprobleme bei Ferrari in der Box – Game over für Toyota.

5. Toyota: Frust über Verrat

In der Rückschau ist es verständlich, dass Toyota verärgert und enttäuscht war: Man fühlte sich durch den BOP-Knaller zehn Tage vor dem wichtigsten Rennen um die Früchte der Arbeit gebracht: 37 Kilo musste man zuladen, was aufs Gemüt und die Performance schlug. „Das war eine gute Show, leider war sie völlig künstlich“, fluchte Toyota-Technikchef Pascal Vasselon. „Die BOP hat uns über die Distanz 2.30 Minuten gekostet – wir haben das Rennen mit 1.21 Minuten verloren.“

Naja, man könnte auch sagen, der Unfall von Hirakawa hat das Rennen entschieden. Der Punkt ist ein anderer: Das BOP-Konzept war die Grundlage für den Einstieg aller Hersteller, und ACO/FIA haben das komplette System zehn Tage vor dem wichtigsten Rennen in die Mülltonne getreten. Das ist mehr als nur ein Wortbruch. Toyota-Aufsichtsratchef Akio Toyoda lehnte die Annahme der Spirit of Le Mans-Trophäe ab, dazu gab es bei der ACO-Pressekonferenz kein klares Bekenntnis zur zukünftigen dritten Topklasse mit Wasserstoff. Toyota hat noch ein paar Hühnchen mit dem ACO zu rupfen.

Besonders bitter: Toyota wollte 2023 die Scharte auswetzen, dass man bisher nur dann in Le Mans siegte, wenn die großen Hersteller fehlten. Die Begleichung der offenen Rechnung wurde aus Toyota-Sicht durch die BOP vereitelt, die Vasselon als Balance of Results verspottete.

> Der Sieg von Ferrari in Le Mans war die (rote) Kirsche auf der Jubiläumstorte. Keine andere Marke hat eine ähnlich große Strahlkraft wie Ferrari.

6. BOP-Desaster & Not-OP

In einem Briefing gaben FIA und ACO genau das zu: Man rechtfertigte die brüske Abwendung von den BOP-Prinzipien damit, dass man den Herstellern aus den beiden Subklassen LMH (WEC) und LMDh (IMSA) einen fairen und ausgeglichenen Wettbewerb versprochen habe. Leider habe die Performance der Fahrzeuge nicht dem entsprochen, was man errechnet habe. Autsch! Daher habe man zweitens nicht nur die Performance-Parameter der ersten Ordnung (die Performance-Potenziale der Autos) angepasst, sondern auch die Parameter der zweiten Ordnung wie Reifenverschleiß berücksichtigt, was allen ursprünglichen Absichten widersprach. Autsch! Der Reifenverschleiß war die große Domäne von Toyota, insofern kann man die BOP-Rochade durchaus als Balance of Results bezeichnen.

Ex-Toyota-Boss Akio Toyoda nannte die „politischen Kämpfe abseits der Rennstrecke“ als Grund für die Niederlage. Das Vertrauensverhältnis zwischen Toyota und ACO/FIA ist zerstört, was erstens die Zukunft von Toyota in der Sportwagen-WM infrage stellt. Und zweitens muss nun geklärt werden, wie es überhaupt weitergehen soll, denn man braucht ja ein neues BOP-System, während parallel die WM-Saison weiterläuft.

So einen Eklat hat es auf diesem Niveau zuvor noch nie gegeben. Die Regelgeber kamen nur mit einem blauen Auge davon, weil die BOP-Notoperation die Kräfteverhältnisse optimiert hat und der Rennverlauf mit schwierigen und nassen Bedingungen die Blamage in Grenzen hielt.

7. Porsche: Losing Brand?

Bei Porsche war man genauso angefressen wie bei Toyota, obwohl man vom BOP-Geknödel am meisten profitiert hatte. Für einen Sportwagenhersteller wie Porsche sind Niederlagen auf der Rennstrecke Gift – und seit geraumer Zeit verliert man alle wichtigen Langstrecken-Rennen gegen den Erzfeind Ferrari. Daher schrillten die Alarmglocken bei Porsche nach Le Mans besonders laut: Das Ergebnis bezeichneten sogar Porsche-Mitarbeiter als Desaster. Der 963 ist schwer zu fahren, zu langsam und nicht zuverlässig – und nur ein Teil davon ist der BOP geschuldet.

Cadillac ist der Referenzpunkt für Porsche, die Amis traten mit drei LMDh-Werkswagen in Le Mans an, einer stand auf dem Podium, der zweite belegte Platz 4. Der beste Porsche wurde auf Position 16 gewertet. Das private Glickenhaus-Team schaffte die Plätze 6 und 7, Peugeot holte Position 8. Das schmerzt.

Der Nimbus der Unbesiegbarkeit ist dahin, offenbar hat man alles Glück und Können in der LMP1-Hybrid-Ära aufgebraucht. Auch in der Formel E fuhr man jahrelang hinterher. Und wie immer, wenn es nicht läuft, melden sich die Besserwisser zu Wort: Porsche hätte wie Ferrari ein LMH-Auto bauen müssen, es sei absehbar gewesen, dass die „billigen“ LMDh in Le Mans keine Chance haben würden.

8. Technik gegen Marketing

ACO/FIA und IMSA haben furchtbar viel Arbeit in die neue gemeinsame Hypercar-Klasse gesteckt, um aus zwei eins zu machen. Während die konzeptgleichen LMDh-Autos in der IMSA-Serie hübschen Sport bieten, zerfällt die Chose in der Sportwagen-WM: In vier Rennen schafften die LMDh-Hersteller Porsche und Cadillac gerade mal zwei dritte Plätze, bezogen auf den Nettospeed wäre bestenfalls Platz 5 drin – denn Toyota und Ferrari sind klar besser.

In der Theorie hätte das ganz anders laufen sollen. IMSA verwendet in Amerika ein anderes BOP-Konzept, weil man den Ansatz von ACO und FIA für falsch hält, doch in der IMSA fahren keine LMH-Autos, daher bringt der Quervergleich nichts. LMDh ist die Billiglösung, weil man viele Einheitsbauteile verwendet. LMH ist teurer, weil die Hersteller alles selber bauen: Chassis, Motor, Hybrid. Die größere technische Freiheit führt am Ende offenbar doch zu deutlichen Unterschieden, zum Beispiel bei Beschleunigung und Topspeed. Ein Ingenieur sagte in Le Mans: „LMDh ist Marketing, LMH ist Technologie.“

Wenn das wirklich die echte Nahtstelle im Konstrukt ist, dann wäre es möglich, dass die BOP keine Brücke ist, sondern besten-

TOYOTA

Mahnende Worte: Toyota-Aufsichtsratchef Akio Toyoda kritisierte das BOP-System in Le Mans scharf

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

falls eine Krücke. Die vermutete technische Überlegenheit der LMH ist dennoch eine Sandburg, denn ab 2024 werden sechs Hersteller LMDh-Auto nach US-Muster homologiert haben – und alle wollen damit nach Le Mans. Dem stehen nur drei LMH-Hersteller gegenüber. Die WM-Ausrichter ACO/FIA haben also eine Pflicht, das Versprechen der Parität umzusetzen, sonst platzt der Boom in der Topklasse. Und wer zahlt dann die Rechnung, bitte?

9. Hybrid versus Verbrauch

In diesem Kontext gibt es auch unangenehme Themen, die man nicht unter den Teppich kehren sollte. Beispiel Hybrid: Die beiden neuen Topklassen konnten nur deshalb durchstarten, weil Hybrid an Bord ist, „sonst hätten die Vorstände nie die Budgets bewilligt“, so ein Insider. Doch die Hybridsysteme sind bestenfalls grüne Tunke: Weder liefern sie einen Extra-Boost, weil die maximale Leistung gemessen an den Antriebswellen limitiert ist, noch erhöhen sie die Reichweite signifikant. Bei den IMSA-Autos sind es eh nur 50 kW, also ein Zehntelchen der Systemleistung. Die LMH-Autos kommen immerhin auf 200 kW, nutzen den Faktor Hybrid in Le Mans aber nur sechs bis acht Sekunden, weil ihre Hybridsysteme „eingegrenzt“ wurden, um sie mit den LMDh-Autos kompatibel zu machen.

Die Rechnung, bitte! Zahlt man ganz simpel an der Tankstelle, denn der Verbrenner schultert die Hauptlast. Außerdem spielt das Thema Effizienz und Wirkungsgrad aus Gründen der Kostenkontrolle keine Rolle mehr: 65 bis 70 Liter verbraten die Hypercars auf 100 Kilometer – fast das Doppelte, was früher ein LMP1-Hybridauto von Audi mit Dieselmotor benötigte. Über die Distanz sind das bis zu 3000 Liter – mehr als in der alten Verbrauchsformel der Gruppe C von vor 40 Jahren. Wenngleich dazu gesagt werden muss, dass der erneuerbare Kraftstoff zwar zum Teil höhere Verbräuche generiert, dafür aber auch die CO2-Emissionen um 65 Prozent senkt.

Die Fans ficht das nicht an: Sie haben nichts gegen Innovation, aber viel Liebe für den klassischen Verbrenner. „Wenn die Verbrenner weg sind, komme ich nicht mehr“, sagt ein britischer Fan in jugendlichem Alter. Welche Autos waren in Le Mans die größten Publikumslieblinge? Das NASCAR-Garage 56-Auto, gefolgt vom Cadillac-LMDh und der Chevrolet Corvette C8 – alle mit V8-Saugern und brachialem Sound.

> LMDh steht für Marketing, LMH für Technologie. Die BOP soll die Brücke zwischen den Konzepten schlagen – doch im Moment ist es noch eine Krücke.

10. Zeitwenden in Le Mans

Das Alte und das Neue unter einen Hut zu bekommen, war seit jeher ein Motto in Le Mans. Manches kann man toll finden, manches nicht. Für 2023 hat der ACO das System der Safety-Car-Phasen so optimiert, dass nicht mehr Glück oder Pech über Zeitverluste unter Gelb entscheiden. Man nahm dabei Anleihen aus dem US-Rennsport, wo Entertainment im Vordergrund steht. Man kann jetzt sogar Rundenrückstände gutmachen, aber nur wenn man schnell ist, wie die siegreiche GTE-Am-Corvette. Der Nachteil: Die aufwendige Migration von drei auf ein Safety Car und die Neuordnung des Feldes nach Klassen dauert zu lange. Die drei SC-Phasen liefen über drei Stunden – das muss fixer gehen.

Der Einmarsch der Werke sorgt auch für banale Probleme, nach dem Motto: Wer zahlt die Rechnung, bitte? Die Hotelpreise kletterten 2023 in absurde Höhen, weil sich die Hersteller gegenseitig überbieten. Gleichzeitig sparen sie sich zu Tode, wie bei den Hospitalities: Das Gros der WEC-Journalisten wurde ausgesperrt, es läuft auf Zelt und Butterstulle raus. Dafür laden die Hersteller planlose Insta-Girls und Youtube-Poser ein, während sie parallel den Verfall journalistischer Qualität bejammern.

Doch solche Petitessen ändern nichts am positiven Fazit: Le Mans ist der Lackmustest für den globalen Langstreckensport, und der floriert: Die IMSA-Serie meldet fürs 6h-Rennen in Watkins Glen am nächsten Wochenende ein Rekord-Starterfeld von 57 Wagen; bei der Centenary-Ausgabe der Le Mans Classics Anfang Juli werden 250 000 (!) Fans erwartet; und für das 24h-Rennen in Spa wurden fast 100 000 Tickets verkauft. Wenigstens diese Rechnung geht weiter auf. ■

PORSCHE

Porsche 963 LMDh: Schwer zu fahren, zu langsam, nicht zuverlässig – nur ein Teil davon ist der BOP geschuldet

NACHRICHTEN

RÄTSEL UM WAHREN SPIRIT

Vor Le Mans hatte der Ausrichter ACO angekündigt, dass der ehemalige Toyota-Boss Akio Toyoda für seine großen Verdienste um den Langstreckensport die Trophäe Spirit of Le Mans erhalten solle. Man teilte jedoch nie mit, ob die Übergabe auch stattfand. Laut unseren Informationen hat die Veranstaltung stattgefunden, doch offenbar hat Akio Toyoda die Annahme verweigert, mit Hinweis auf den Streit um die BOP in der Topklasse.

TECHNIKER GEGEN BOP?

Unsere französischen Kollegen wollen herausgefunden haben, dass sich die Technikabteilungen von ACO und FIA gegen die BOP-Entscheidung gestellt haben, die nur zehn Tage vor dem Rennen publik gemacht wurde. Wenn das stimmt, handelt es sich bei der BOP um eine politische Entscheidung, die gegen das Votum der Fachabteilungen getroffen wurde.

FERRARI: AERO-VORTEIL?

Ferrari hatte auf den langen Geraden in Le Mans offenkundig die höchsten Topspeeds, wie schon beim WM-Lauf in Spa. Ingenieure vermuten, ein Grund könnte der Mittelheckflügel sein, der in Kombination mit der Anströmung über die Auspuffabgase einen Vorteil bringt, welcher Art auch immer. Nur Ferrari verwendet so einen Mittelflügel.

ACO: TEILE EINKASSIERT

Bei der Nachuntersuchung haben ACO und FIA Fahrzeugteile von allen Hypercar-Herstellern einkassiert, um sie einer weiteren Überprüfung zu unterziehen. Dazu wurden auch Teile des siegreichen LMP2-Autos vom Team Inter Europol Competition eingezogen. Ein gegnerischer LMP2-Teamchef hatte nach dem Rennen gesagt: „Man kann entweder schnell fahren oder langsam, um Sprit zu sparen – aber beides zusammen geht nicht.“ Bisher gibt es keine weiteren Informationen dazu.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell*** frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Gemischtes Gewühle

Kenia kennt nur Extreme: Staubtrockene oder patschnasse Rumpelpisten

ROESELER

Die Ausgabe zum 70-jährigen Jubiläum macht keine Ausnahme: Kein WM-Lauf ist so unberechenbar wie die Safari-Rallye. Für die Rallyewoche ist rund um Naivasha neben sommerlichen Temperaturen auch jener Monsunregen angesagt, der die staubtrockenen Strecken in matschige Lehmpisten verwandelt.

Von: **Reiner Kuhn**

Atemberaubende Landschaften und Wildtiere liefern bei der seit 1953 ausgetragenen Safari-Rally den besonderen Rahmen. Nach 19 Jahren Abstinenz wurde die spektakuläre Wettbewerbsfahrt 2021 wieder in den WM-Kalender aufgenommen. Trotz deutlich kürzerer und nun aus dem öffentlichen Straßenverkehr ausgekoppelter Strecken hat die Safari-Rallye nichts von ihren speziellen Herausforderungen verloren.

Das wissen nicht nur die Sieger Sébastien Ogier (2021) und Kalle Rovanperä (2022), sondern auch Hyundai-Speerspitze Thierry Neuville. „Hier geht es darum, ohne Probleme durchzukommen“, weiß der Sardinien-Sieger, der 2021 lange führte, bevor er wegen eines Aufhängungsschaden aufgeben musste. „Das wird ein echter Härtetest“, pflichtet ihm Kalle Rovanperä bei, der die WM-Tabelle mit 25 Punkten Vorsprung vor dem Belgier anführt.

Rund um den Naivasha-See

An vier Rallyetagen stehen 1190,79 Gesamtkilometer mit 19 Wertungsprüfungen und insgesamt 355,92 WP-Kilometern auf dem Programm. Knapp ein Drittel der Vorjahres-Route wurde verändert.

Los geht es am Donnerstag mit dem zeremoniellen Start und einer 4,85 Kilometer langen Zuschauerprüfung im Uhuru-Park von Nairobi. Sechs Prüfungen am nördlichen und südlichen Ufer des Naivasha-Sees bilden die weitgehend unveränderte Freitagsetappe. Am Samstag steht unter anderem zweimal die mit 31,04 Kilometern nun längste WP Sleeping Warrior auf dem Programm, bevor am Sonntag die abschließende Powerstage erneut auf der Prüfung Hell’s Gate (Tor zur Hölle) ausgetragen wird.

ROESELER

Sardinien-Sieg vor Kenia: Neuville

Die Spitze des 34 Teilnehmer zählenden WM-Felds bilden zehn Rally1-Hybride von Ford (3), Hyundai (3) und Toyota (4). Von den 15 Teams der zweiten Liga kämpfen zwölf um WRC2-Punkte. Ausgerechnet Oliver Solberg belässt es bei einem Gaststart (siehe Randspalte) und hat ebenso wenig wie der italienische Ford-Pilot Giancarlo Davide und dessen Markengefährte Yazin Nasser aus Tansania für die WRC2 genannt. Dahinter folgen fünf WRC3-Teams, darunter die WM-Junioren Diego Dominguez aus Paraguay und der einheimische Hamza Anwar sowie vier Kenianer in seriennahen Allradlern von Mitsubishi und Subaru. ■

WM-NACHRICHTEN

NEULAND FÜR DIE WERKSFAHRER LAPPI UND LOUBET

Mit drei Podiumsplatzierungen in Folge reist Hyundai-Werkspilot Esapekka Lappi mit breiter Brust nach Afrika. „Auch wenn wir das erste Mal hier sind und die Vorbereitung intensiver war, gibt es für mich nur ein Ziel: Wir peilen auch bei allen weiteren Saisonläufen einen Podiumsplatz an.“ M-Sport-Junior Pierre-Louis Loubet backt kleinere Brötchen. „Ein weiterer WM-Lauf, den ich nicht kenne. Es gilt, sauber und fehlerfrei durchzukommen, dann ist auch ein gutes Resultat drin.“

GEFÄHRLICHE MISCHUNG

Auch wenn die Werksteams von M-Sport, Hyundai und Toyota allesamt bestätigen, dass sie ihre Rally1-Hybride ohne von außen sichtbare Änderungen an den Start bringen, haben sie ihre Boliden mit speziellen Filtern und erweiterten Protektoren präpariert, um diese neben Steinen und dem feinporigen Vulkansand auch gegen den klebrigen Schlamm bei Starkregen und den zu erwartenden tiefen Wasserdurchfahrten zu schützen.

WRC2: KAJETANOWICZ BRAUCHT EINEN SIEG

Fünf der zwölf WRC2-Autos sind mit einheimischen Fahrern besetzt. Dem kenianischen Meister Karan Patel (Ford) und seinem mehrmaligen Vorgänger Carl Tundo (Skoda) werden die größten Chancen eingeräumt, ganz vorn mitzufahren. Als Favorit auf den Klassensieg gilt Kajetan Kajetanowicz (Skoda). Doch der Pole dümpelt aktuell auf Tabellenplatz 9 herum und kann nur mit 25 WRC2-Zählern wieder Anschluss an die Top 3 finden. Die größte Gegenwehr droht von M-Sport-Junior Grégoire Munster sowie dessen Ford-Markengefährten und langjährigen WRC-Privatier Martin Prokop. Dagegen muss sich Armin Kremer nach zwei Nullern im FIA Masters Cup darauf konzentrieren, voll zu punkten. ■ RK

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Mit Emil Lindholm (l.) und Teemu Suninen setzt Hyundai auf zwei finnische Junioren

HYUNDAI

Rallye-WM

Hyundai stellt um und ein

Die Neuausrichtung bei Hyundai schließt auch die Fahrerriege ein. Neben der absehbaren Beförderung von Teemu Suninen zum dritten Werksfahrer holte man WRC2-Weltmeister Emil Lindholm ins Team.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Entscheidung lag auf der Hand, dennoch musste WRC2-Pilot Teemu Suninen auf Sardinien allen Fragen zu seiner Beförderung als dritter Werksfahrer weiter ausweichen. Nun ist klar, warum. Denn die Suche nach einem schnellen und teamfähigen Piloten, der bei den schnellen Schotterläufen in Estland und Finnland den verstorbenen Craig Breen ersetzt, war nur ein Teil der aktuellen Umstrukturierung der Motorsportabteilung.

Neben Teemu Suninen, der aufgrund seiner Erfahrung aus der Saison 2019 auch in Chile den Vorzug vor seinem Teilzeitkollegen Dani Sordo erhalten wird, holt Hyundai mit WRC2-Weltmeister Emil Lindholm nach Esapekka Lappi und Suninen einen weiteren Finnen ins Boot. Der 26-Jährige, der bisher bei Toksport einen Skoda Fabia RS steuerte und bei den Tschechen auch als Entwicklungsfahrer eingesetzt wurde, wird ab Estland den i20 Rally2 von Suninen übernehmen und im neuen „Hyundai Motorsport Driver Development Program“ an die Hybridboliden der Topliga herangeführt: „Keine Frage, ich freue mich über diese Chance und denke, dass die Rallye Estland der perfekte Ausgangspunkt für meine Reise mit dem Hyundai-Team ist. Ich bin fest davon überzeugt, dass wir in dieser Saison alle Chancen haben, mehrmals auf dem WRC2-Podium zu stehen.“

Derweil blickt Teamchef Cyril Abiteboul weiter voraus: „Mit dem Fahrerprogramm wollen wir keine Lücke schließen, sondern es ist eine strategische Plattform, um sicherzustellen, dass Hyundai jungen Fahrern vielfältige Möglichkeiten bietet.“

Ein klares Commitment zum Rallye-Engagement, wie sich auch bei einer weiteren Personalie zeigt. So soll Vincent Ducher, der langjährige Teammanager von SainteLoc, künftig die Kundensportabteilung in Alzenau verstärken. ■

Rallye-WM I Kenia

Gerüstet für Extreme

Als erster Hersteller hat Skoda für den Fabia RS einen sogenannten Schnorchel homologiert. In Kenia folgt nun die Premiere.

Damit die Hochleistungsmotoren an den mitunter tiefen Wasserdurchfahrten Frischluft statt Wasser ansaugen, montierten die Werksteams in früheren Zeiten spezielle Rohre, um statt unter der Motorhaube die Luft am Dach anzusaugen.

Als einziger Hersteller hat Skoda für sein neues Kundensportmodell einen sogenannten Schnorchel homologiert, den das Eurosol-Team für die Rallye Kenia erstmals am Fabia RS von Daniel Chwist montiert.

Da Oliver Solberg in einem angemieteten Fabia Evo von Eurosol startet, muss er ohne Schnorchel auskommen. Anders Armin Kremer, dessen Fabia Evo wie auch jener von Kajetan Kajetanowicz in Rücksprache mit der FIA neben einem Schnorchel auch noch mit einem mächtigen Schutzbügel für Großwild daherkommt. Die Rally1-Hybriden kommen allesamt ohne zum Einsatz. ■ RK

SKODA

Wie in alten Zeiten: Ansaugschnorchel für afrikanische Wasserlöcher

Rallye Dakar

M-Sport geht offroad

Rein ins Gelände: Ab der kommenden Dakar wird der Kundensport-Riese M-Sport als Werksteam mit dem Ford Ranger in die Wüste gehen.

Nun ist offiziell, was M-Sport-Boss Malcolm Wilson schon länger ankündigte: Gemeinsam mit den Offroad-Spezialisten von Neil Woolridge Motorsport aus Südafrika wird die britische Edelschmiede als offizielles Ford-Werksteam in den Rally-Raid-Sport einsteigen.

Bei der zum fünften Mal in Saudi-Arabien ausgetragenen Rallye Dakar (5. bis 19. Januar 2024) wird man zu Lernzwecken einen modifizierten Ford Ranger T1+ einsetzen. „Das Auto wird nur bei der Dakar 2024 fahren“, verrät Mark Rushbrook, Global Director Ford Performance Motorsports, und fügt selbstbewusst an: „Wir entwickeln einen völlig neuen, maßgeschneiderten Ranger Raptor, mit dem wir schon 2025 um den Sieg fahren wollen.“ ■ RK

FORD

Nach Toyota und Audi wird Ford der dritte große Hersteller bei der Dakar

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Echtes Heimspiel: Sieger Sesks und seine Fans kennen in Lettland jede Ecke

NICO MEYER

Sesks zum Zweiten

NICO MEYER

Wieder Zweiter: EM-Leader Paddon

NICO MEYER

Erneut schnellster EM-Junior: Nore

In seiner lettischen Heimat ist Martins Sesks erneut eine Klasse für sich. Wie im Vorjahr dominiert der 23-Jährige das Geschehen und verweist bei seinem zweiten Saisonsieg in Folge EM-Leader Hayden Paddon und Routinier Mads Östberg auf die Plätze.

Von: **Reiner Kuhn**

Kaum hat Martins Sesks die 18,95 Kilometer lange Powerstage beendet, wird er am Stopp von heimischen Fans mit lettischen Landesfahnen und einem Reporter zum Interview für den Livestream des EM-Promoters empfangen. „Herzlichen Glückwunsch zum großartigen Sieg. Sie waren gerade zeitgleich mit Hayden Paddon“, will der Reporter sich nach der Gefühlslage des Siegers erkundigen, als ihm der 23-Jährige mit breiter Brust entgegnet: „Ich war bestimmt schneller“ und sogleich mit seinem französischen Copiloten Renars Francis zum Jubeln auf den Skoda klettert. Wenig später die Bestätigung. Mit gerade einmal 0,005 Sekunden Vorsprung sichert er sich die finale Bestzeit und damit auch maximale Zusatzpunkte. „Dieser Sieg, die Fans, alles – dieses Wochenende war einfach perfekt“, strahlt der Lette bei der Siegerehrung.

Sesks fährt im MRF-bereiften Fabia RS zumeist in seiner eigenen Liga. Auf der ersten, 27,56 Kilometer langen Hochgeschwindigkeitsprüfung schenkt er Mads Östberg, als Zweitschnellstem der versammelten Kontinentalelite, 16,4 Sekunden ein.

Eine Tagesetappe und fünf Prüfungen später führt Sesks eine halbe Minute vor Paddon (Hyundai), Östberg (Citroën) und dem auf schnellen Schotterpisten groß gewordenen Junioren-Weltmeister Robert Virves (Ford). Weder der staubige Beginn bei hochsommerlichen Temperaturen noch zwischenzeitliche Regenschauer ändern irgendetwas an seiner Dominanz. Sonntagfrüh zementiert Sesks mit zwei weiteren Bestzeiten das Zwischenergebnis und schont ebenso wie sein ärgster Verfolger Paddon fortan die Reifen, um auf der stark zerfurchten Powerstage möglichst viele Extrazähler mitzunehmen, was er beeindruckend umsetzt. Während Östberg 41,4 Sekunden nach Paddon als Dritter ins Ziel kommt und mit aufs Siegertreppchen darf, wird der 22-jährige Virves auf den letzten Metern noch von WRC2-Pilot Josh McErlean (Hyundai) auf Rang 5 verdrängt und hat Glück, dass nicht auch noch Mathieu Franceschi (Skoda) vorbeizieht. Der finnische Landesmeister Mikko Heikkilä wird Siebter.

Wirbel beim Nachwuchs

Turbulent geht es beim zweiten von sechs Läufen zur Junioren-EM zu. Der erst 16 Jahre junge Jaspar Vaher aus Estland führt das 17-köpfige Nachwuchsfeld schon mit über einer halben Minute an, als ihn die FIA-Stewards nach fünf Prüfungen disqualifizieren, weil sich sein Ford Fiesta nach dem dritten Wiegen noch immer untergewichtig präsentiert. Auch Max McRae (Opel), Neffe des unvergessenen Colin McRae hat an seinem 19. Geburtstag wenig Freude: Frisch an der Spitze, kassiert er wegen eines Stempelfehlers seines Beifahrers eine Strafminute und muss sich mit 56,7 Sekunden Rückstand hinter dem erneut siegreichen Ola Nore (Renault) mit Platz 5 begnügen.

Opel-Junior Timo Schulz fehlt nach einem frühen Ausrutscher auf den ultraschnellen Schotterpisten rund um die lettische Hafenstadt Liepaja das nötige Vertrauen in sich und sein Gefährt. Ergo verliert der Saarländer wertvolle Sekunden auf die Klassenschnellsten und muss sich mit eineinhalb Minuten Rückstand auf Nore als bester der sechs deutschsprachigen Rally4-Fahrer mit Klassenrang 6 (Gesamt 35.) zufrieden geben. ■

RALLYE LIEPAJA LETTLAND (16. – 18. 06. 2023)

Vierter von acht EM-Läufen, mit 10 Wertungsprüfungen über 183,89 km

1.	Sesks/Francis (LT/F), Skoda Fabia RS Rally2	in 1:22.47,3 h
2.	Paddon/Kennard (NZ/NZ), Hyundai i20 N Rally2	+ 41,4 s
3.	Östberg/Barth (N/N), Citroën C3 Rally2	+ 1.04,0 min
4.	McErlean/Fulton (IRL/IRL), Hyundai i20 Rally2	+ 1.23,9 min
5.	Virves/Drew (EST/GB), Ford Fiesta Rally2	+ 1.27,8 min
6.	Franceschi/Escartefigue (F/F), Skoda Fabia Rally2 evo	+ 1.29,6 min
7.	Heikkilä/Vaaleri (FIN/FIN), Skoda Fabia Rally2 evo	+ 1.38,5 min
8.	Linnamäe/Morgan (EST/GB), Hyundai i20 Rally2	+ 1.51,5 min
9.	Llarena/Fernandez (ES/ES), Skoda Fabia RS Rally2	+ 2.18,3 min
10.	Campedelli/Canton (I/I), Skoda Fabia Rally2 evo	+ 2.27,4 min

Bestzeiten: Sesks 7, Mabellini & Heikkilä je 1. WP 2 abgesagt

NICO MEYER

Ein perfektes Wochenende voller Freude: Lokalheld Martins Sesks

EM-STAND NACH LAUF 4

1.	Hayden Paddon (NZ)	113 Punkte
2.	Martiņs Sesks (LT)	83
3.	Mads Östberg (N)	69
4.	Mathieu Franceschi (F)	50
4.	Efrén Llarena (ES)	50
6.	Yoann Bonato (F)	47
7.	Mikko Heikkilä (FIN)	45
8.	Miko Marczyk (PL)	40

EM-Junioren (Rally4)

1.	Ola Nore (N)	60 Punkte
2.	Norbert Maior (RO)	45
3.	Victor Hansen (S)	45
4.	Roberto Dapra (I)	32

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Makellose Bilanz: Sechs Siege und volle Punktzahl für Kristoffersson

RED BULL

Drama in Hell

Turbulenzen in Norwegen: Der Weltmeister unantastbar, die Konkurrenz rieb sich auf. Die Gebrüder Hansen verpassten das Finale, Lokalheld Veiby sammelte Disqualifikationen, und Timo Scheider eroberte einen Platz auf dem Podium.

Von: **Sven Kopf**

Die WRX-Zeitrechnung ist eine noch sehr junge Weltmeisterschaft. Die Zeitrechnung beginnt erst 2014. Mit im Regelfall einem Dutzend Rennen pro Jahr, einer abgespeckten Saison während der Pandemie und einiger Absagen feierte das Fahrerlager in Hell das 100. Rennen. Mehr als ein Drittel davon gewann Johan Kristoffersson (Volkswagen), zuletzt auch den Saisonauftakt in Portugal. Ob die Mitstreiter dieses Mal etwas entgegenzusetzen hatten?

Sébastien Loeb (Lancia) war bei seiner Rallycross-Rückkehr eigentlich sehr zufrieden. Sein neuer Arbeitsplatz, der Elektro-Retro-Lancia, hat allerdings kaum Testkilometer absolviert. Das Team hatte lediglich eine Handvoll Erkenntnisse aus dem Finallauf auf dem Nürburgring im vergangenen Jahr und aus ein paar Testrunden, die Loebs Teamgefährte Guerlain Chicherit zu seinem Herzensprojekt beisteuern konnte. Loebs Bolide war erst kurz vor dem Saisonstart fertig geworden, und dennoch gelang ihm in Montalegre der Sprung ins Finale. Dort wurde er Sechster. Vom Podiumsplatz, den er mit mehr Kilometern schon in Reichweite sah, ist er aber noch ein Stück entfernt. Loeb wurde in Hell Fünfter, was seinen Resultaten aus der Qualifikation entsprach.

Er profitierte davon, dass sich Ole Kristian Veiby im Finale eine Disqualifikation eingehandelt hatte. Der Norweger hatte im Finale derart viel Lackaustausch, unter anderem mit Verlust der Heckklappe, dass er am Ende nicht mehr das Mindestgewicht halten konnte. Es war nicht die einzige Verfehlung von Veiby an diesem Renntag. In Q4 hatte er in einem Zweikampf mit Timmy Hansen die Ellenbogen derart unsanft ausgefahren, dass Hansen von der Strecke flog. Der Rennleitung blieb nichts anderes übrig, als eine Disqualifikation auszusprechen.

Nerven verloren

Timmy Hansen indes bekleckerte sich anschließend auch nicht mit Ruhm, er lauerte Veiby hinter der Ziellinie auf, sprang zeternd auf die Strecke und trommelte wütend auf dessen Haube herum. Später holte er sich für die Aktion eine Geldstrafe bei der Rennleitung ab und bereute seinen Auftritt kleinlaut. Viel ärgerlicher für den Weltmeister von 2019: Sein Team bekam den schwer in Mitleidenschaft gezogenen Peugeot nicht rechtzeitig für das Halbfinale wieder hin. Und so endete das Rennwochenende für die Hansens katastrophal, denn auch Bruder Kevin verpasste das Finale, was umso ärgerlicher für den Hansen-Clan war, denn Timmys jüngerer Bruder hatte ein paar sehr schnelle Zeiten in den Qualis markiert.

Der schönste Platz auf dem Treppchen war jedoch dem Weltmeister vorbehalten, das wurde der Konkurrenz ziemlich schnell klar. Johan Kristoffersson wiederholte seine Dominanz vom Saisonauftakt: Schnellster in allen vier Vorläufen, Sieg im Halbfinale und im Finale, jeweils dekoriert mit mehreren Sekunden Vorsprung. Niemand konnte ihm gefährlich werden, auch wenn Niclas Grönholm (Hyundai) ihm so gut es ging auf den Fersen blieb. Freude beim Team Münnich, wo Timo Scheider Grönholms Teamkollegin Klara Andersson niederhalten konnte. Zum Lohn sprang ein dritter Platz heraus. Ein weiterer deutscher Erfolg: In der Fronttriebler-Klasse RX3 feierte Nils Volland seinen ersten Sieg. ■

HALBFINALE 1

WRX 3. Lauf Hell, Norwegen (17./18. Juni)

1.	Kristoffersson	VW Polo RX1e
2.	Scheider	Seat Ibiza
3.	Loeb	Lancia Delta Evo RX1e
4.	Chicherit	Lancia Delta Evo RX1e
5.	K. Hansen	Peugeot 208 RX1e

HALBFINALE 2

WRX 3. Lauf Hell, Norwegen (17./18. Juni)

1.	Grönholm	PWR RX1e
2.	Veiby	VW Polo RX1e
3.	Andersson	PWR RX1e
4.	Bergström	VW Polo RX1e

FINALE

WRX 3. Lauf Hell, Norwegen (17./18. Juni)

1.	Kristoffersson	VW Polo RX1e
2.	Grönholm	PWR RX1e
3.	Scheider	Seat Ibiza
4.	Andersson	PWR RX1e
5.	Loeb	Lancia Delta Evo RX1e
6.	Veiby	VW Polo RX1e

FAHRER-WM

1.	Johan Kristoffersson	46 Punkte
2.	Niclas Grönholm	33
3.	Kevin Hansen	24
4.	Klara Andersson	23
5.	OC Veiby	22
6.	Sébastien Loeb	21
7.	Timo Scheider	20

TEAM-WM

1.	Kristoffersson Motorsport	68 Punkte
2.	Construction Equipment	56
3.	Hansen World RX	40
4.	Special One Racing	28

RED BULL

Gerechter Lohn: Timo Scheider fuhr aufs Treppchen

RED BULL

Durchbruch: Nils Volland gewann seinen ersten RX3-Lauf

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Start zu Rennen eins: Ehrlacher drängt Girolami nach außen – und fährt danach zum Sieg

GEELY GROUP MOTORSPORT

Blaue Sause

Mit zwei Siegen verabschiedet sich das Team Lynk & Co Cyan Racing in die Sommerpause. Der neue Tabellenführer Yann Ehrlacher sowie Thed Björk konnten jubeln, während Lokalmatador Norbert Michelisz (Hyundai) Pech hatte.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Vorzeichen vor dem Wochenende waren klar: Nach dem starken Auftritt in Vallelunga waren die beiden Hyundai von Michelisz und Mikel Azcona voll beladen, während die Konkurrenz teilweise komplett unbeschwert auftreten konnte. Das betraf vor allem Ehrlacher, aber auch Audi-Pilot Rob Huff.

Die Audi-Fraktion reiste mit gemischten Gefühlen an, denn der Hungaroring ist nicht unbedingt ihre Paradestrecke. Der relativ glatte Asphalt sorgt dafür, dass der Audi seine Stärken nicht ausspielen kann. Auf dem winkligen Kurs vor den Toren Budapests sind es eher die kopflastigen Autos wie der Hyundai, Lynk & Co oder auch der neue Honda Civic, die den so entscheidenden Grip auf der Vorderachse produzieren. Mit einem neuen Setup-Ansatz wollten die Audianer dagegenhalten, der konnte aber nicht mehr getestet werden, weil das FP2 wortwörtlich ins Wasser fiel. Der Schuss ins Blaue ging nur für Vervisch gut, Huff ging beim Versuch, das Heck möglichst nervös zu machen, einen Schritt zu weit. So bekam er erst in letzter Sekunde des Q2 eine ordentliche Runde zusammen, die dann auch noch wegen Track Limits gestrichen wurde. Das bedeutete für den „leeren“ Audi zweimal Startplatz 12, während Vervisch es mit 30 Zusatz-Kilos in die Top 10 schaffte.

Gleichstand am Samstag

Ganz vorne gaben Ehrlacher und Néstor Girolami (Honda) den Ton an. Girolami legte vor, Ehrlacher hatte jeweils die passende Antwort parat und sicherte sich letztlich die Pole-Position.

Nach mäßigem Start ins erste Rennen konnte Ehrlacher die Führung behalten, während Girolami sich zunächst hinter Qinghua Ma im zweiten Lynk anstellen musste. Als der Chinese geknackt war, hatte Ehrlacher schon zwei Sekunden Vorsprung und fuhr das Rennen kontrolliert zu Ende. Weil Michelisz nicht über P6 hinauskam, herrschte nach dem Samstagsrennen mit jeweils 179 Punkten ein Gleichstand zwischen dem Lokalmatador und dem Rennsieger.

> „Wir haben mit P1 und P6 gute Punkte geholt und führen die Tabelle zur Pause an. So wollen wir weitermachen.“
>
> Tabellenführer Yann Ehrlacher

Dafür hatte Michelisz mit Startplatz 6 die bessere Ausgangsposition fürs Sonntagsrennen, während Ehrlacher im Reversed Grid von P10 losfuhr.

Die Hoffnung auf einen Punktgewinn ihres Helden erfüllte sich für die zahlreichen Fans nicht. Schon ausgangs der ersten Kurve krachte es: Santiago Urrutia (Lynk & Co) schob Reversed-Pole-Mann Dusan Borkovic im Target-Hyundai an, drehte diesen herum, und das Auto des Serben kam Michelisz in die Quere. Auch dessen Hyundai drehte sich und wurde vom nachfolgenden Viktor Davidovski stark getroffen, dem daraufhin noch Levente Losonczy (Hyundai) ins Heck knallte. Sowohl für den Nordmazedonier als auch den zweiten Ungarn im Feld war das Rennen sofort vorbei. Michelisz schleppte sich mit waidwundem Auto noch auf P19 ins Ziel. Trostpunkte gab es dafür allerdings keine.

Ende der Sieglos-Serie

Vorne konnte sich Thed Björk von Startplatz 2 die Führung sichern und seinen ersten Sieg seit 2020 einfahren. Huff realisierte erst am Samstagabend, dass das Setup etwas zu aggressiv war, ließ für Sonntag zurückbauen und konnte seinen Gewichtsvorteil ausnutzen. Mit ein wenig Glück konnte er dem Tumult in der ersten Kurve ausweichen, sich gleich auf P3 vorschieben

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

und kam noch an Teamkollege Frédéric Vervisch vorbei auf P2. Der Belgier machte das Doppel-Podium für Audi komplett.

„Wir haben mit P1 und P6 gute Punkte geholt und führen die Tabelle zur Pause an. So wollen wir weitermachen“, sagte Ehrlacher. In der Gesamtwertung ergibt sich vor der Sommerpause ein spannendes Bild. Während beim Cyan-Team alle Karten auf Ehrlacher, der am Sonntag Sechster wurde, gesetzt werden dürften, hat Hyundai und Audi zwei Eisen im Feuer des Titelkampfs.

Europe: Coronel baut aus

Auch in der TCR Europe, mit der sich die World Tour in diesem Jahr letztmalig die Strecke teilte, war Audi nach dem Qualifying zunächst im Hintertreffen. Denn wie auf der World Tour setzte sich mit Viktor Andersson auch hier ein Fahrer eines – in diesem Fall privat eingesetzten – Lynk & Co durch. Borkovic eroberte gar die Reversed-Pole, während Tom Coronel schon in Q1 scheiterte.

Doch der Holländer baute letztlich sogar seine Gesamtführung in der TCR Europe weiter aus. Andersson und Borkovic konnten dabei nichts aus ihren guten Startpositionen machen.

Andersson hatte nicht nur einen schlechten Start, sondern in der Anfangsphase zudem mit starkem Übersteuern zu kämpfen, was für den Youngster in einem Abflug samt Einschlag in die Reifenstapel endete. Borkovic kam ebenfalls schwer unter die Räder und holte nur P15.

Der Serbe war wie erwähnt auch im zweiten Rennen glücklos, Andersson fing sich nach erneut schwachem Start noch eine Zeitstrafe ein, die ihn P2 der Europe-Wertung kostete. Lachender Sieger war der Belgier Kobe Pauwels, der in beiden Rennen die Europe-Wertung gewann. „Irgendwie habe ich immer die richtige Linie erwischt, um dem Chaos zu entkommen“, zog der Rallycross-Umsteiger ein Fazit.

Coronel holte zweimal P2, Kevin Ceccon (Hyundai) jeweils P3 der Europe-Wertung. Coronel hat damit nun einen Vorsprung von 44 Punkten aufgebaut. Die Teamkollegen bleiben aber dran. ■

GEELY GROUP MOTORSPORT

Erlösung: Ex-Weltmeister Thed Björk gewann erstmals wieder seit 2020

TCR

Zweimal P2: Tom Coronel baute die Tabellenführung in der TCR Europe aus

NACHRICHTEN

REIFENSTAPEL ALS LIMIT

Track Limits waren auch am Hungaroring wieder ein Dauerthema. Um dieses zumindest im Qualifying zu eliminieren, wurden in der Schikane (Kurve 6/7) Reifenstapel aufgestellt. Zu den Rennen waren sie wieder weg. So wollte Renndirektor Rui Marques unnötige Schäden verhindern, denn in der Vergangenheit hatten sich öfter Autos daran abgearbeitet, vor allem in engen Zweikämpfen.

UHR FÜR EHRLACHER

Ehre für Yann Ehrlacher: Der Uhrenhersteller Apose hat ihm und dem Anneau du Rhin die Sonderedition einer Armbanduhr gewidmet. Vorgestellt wurde sie im Rahmen einer Abendveranstaltung auf der Rennstrecke, die 2022 noch Schauplatz eines WTCR-Events war. Die Uhr ist auf 68 Exemplare begrenzt – also die Zahl des Départements Haut-Rhin und gleichzeitig Ehrlachers Stamm-Startnummer.

PAUSE FÜR DIE BRÜDER

Die Brüder Rubén und Felipe Fernández sind eigentlich Stammstarter in der TCR Europe. Ihrer Familie gehört in Katalonien die „Mercaporta“-Kette, ein Fachhandel für Haus- und Innentüren. Auf diesem Fundament können sie und ihr dritter Bruder Victor recht sorgenfrei Motorsport betreiben. In Ungarn fehlten die Spanier aus dem RC2-Team jedoch. Der Grund ist ganz einfach: Ihnen ist nicht etwa das Geld ausgegangen, sondern sie weilten im Urlaub.

HUNGARORING (H), 1. RENNEN

7. von 20 Läufen, 13 Runden à 4,381 km (21 gestartet, 21 gewertet)

1.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	25.05,437 min
2.	Néstor Girolami (RA), ALM Motorsport	Honda	+ 2,100 s
3.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 2,647 s
4.	Qinghua Ma (RC), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 5,912 s
5.	Frédéric Vervisch, Team Comtoyou	Audi	+ 10,172 s
6.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 10,779 s
7.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 12,432 s
8.	Thed Björk (S), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 13,208 s
9.	Rob Huff (GB), Team Comtoyou	Audi	+ 14,113 s
10.	Kobe Pauwels (B)*, Comtoyou Racing	Audi	+ 21,714 s

Schnellste Runde: 1.54,528 min (Girolami) * = TCR Europe

HUNGARORING (H), 2. RENNEN

8. von 20 Läufen, 15 Runden à 4,381 km (21 gestartet, 19 gewertet)

1.	Thed Björk (S), Cyan Racing	Lynk & Co	31.58,820 min
2.	Rob Huff (GB), Team Comtoyou	Audi	+ 1,536 s
3.	Frédéric Vervisch (B), Team Comtoyou	Audi	+ 7,683 s
4.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 7,959 s
5.	Néstor Girolami (RA), ALM Motorsport	Honda	+ 8,560 s
6.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 8,768 s
7.	Kobe Pauwels (B)*, Comtoyou Racing	Audi	+ 13,521 s
8.	Qinghua Ma (RC), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 17,790 s
9.	Tom Coronel (NL)*, Comtoyou Racing	Audi	+ 18,599 s
10.	Ruben Volt (EST), ALM Motorsport	Honda	+ 18,965 s

Schnellste Runde: 1.54,600 min (Azcona) * = TCR Europe

STAND TCR WORLD TOUR

1.	Ehrlacher (Lynk & Co)	195 Punkte
2.	Michelisz (Hyundai)	179
3.	Azcona (Hyundai)	168
4.	Huff (Audi)	161
5.	Girolami (Honda)	150
6.	Björk (Lynk & Co)	145
7.	Vervisch (Audi)	135
8.	Urrutia (Lynk & Co)	111
9.	Ma (Lynk & Co)	94
10.	Coronel (Audi)	76

STAND TCR EUROPE

1.	Coronel (Audi)	293 Punkte
2.	Filippi (Audi)	249
3.	Pauwels (Audi)	243
4.	Borkovic (Hyundai)	190
5.	Davidovski (Audi)	159
6.	Brown (Audi)	145
7.	Andersson (Lynk & Co)	127
8.	Smith (Audi)	121
9.	F. Fernández (Audi)	86
10.	Karlsson (Hyundai)	76

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

DTM

Porsche stark eingebremst

Am Wochenende steht in Zandvoort der zweite Saison-Event der DTM an. Neuerungen gibt es sowohl im Fahrerfeld als auch bei der BOP. Kommt außerdem schon der Mindest-Reifendruck?

Von: **Michael Bräutigam**

ADAC MOTORSPORT

Mehr Gewicht, weniger Atemluft: Die in Oschersleben siegreichen Porsche wurden vor Zandvoort neu eingestuft

Zwei Fahrer werden an der Nordseeküste ihr Debüt in der Serie geben: Weil René Rast bei der Formel E in Portland eingespannt ist, wird er im zweiten Schubert-BMW durch Dries Vanthoor ersetzt. Und bei Emil Frey Racing (Ferrari) muss Jack Aitken aufgrund der IMSA in Watkins Glen passen, er wird vom in Deutschland bestens bekannten Albert Costa Balboa ersetzt. Er kommt mit dem Erfolgserlebnis des LMP2-Klassensiegs in Le Mans nach Holland.

Noch abwarten muss dagegen Sandro Holzem, der – wie einige andere DTM-Protagonisten – vergangenen Dienstag in Zandvoort Testfahrten absolvierte. Der 18-Jährige, der derzeit für seinen Einstieg in die DTM aufgebaut wird, zeigte dabei gegenüber seinem ersten Test eine klare Aufwärtstendenz. Nur mehr rund eine halbe Sekunde fehlte ihm auf seinen Project-1-BMW-Teamkollegen Marco Wittmann.

Zandvoort ist trotz seines mittlerweile recht schnellen Charakters weiterhin in die gleiche Streckenkategorie wie Oschersleben eingestuft, wo der Auftakt stattfand. Dort dominierten die „Neuwagen" von Porsche, Lamborghini und zeitweise Ferrari. Deshalb wird nun die BOP angepasst: Porsche und Lambo müssen 20 kg einladen, der Porsche bekommt zudem weniger Luft zum Atmen. Überraschend: Ferrari bekommt sogar etwas mehr Ladedruck, sprich: mehr Leistung. Audi darf 5 kg ausladen. BMW und Mercedes bekommen zumindest vorab keine neue Einstufung, Änderungen sind aber auch vor Ort noch möglich.

Ein großes Gesprächsthema war zuletzt die mögliche Einführung eines Mindest-Kaltluftdrucks. Pirelli würde ihn sich aus Sicherheitsgründen wünschen. Zu Redaktionsschluss war aber noch offen, ob er kommt. ■

BTCC

BMW jubelt gleich dreifach

Nach einer bisher harzigen Saison konnte sich BMW in Oulton Park endlich befreien: Jake Hill gewann zwei Rennen, Colin Turkington das dritte.

Von: **Michael Bräutigam**

BTCC

Start zu Lauf 3: Morgan noch vor Turkington, hinten Sutton mit Schaden

Im Qualifying gab es zunächst den nächsten Nackenschlag für die Konkurrenz von Ford-Pilot und Tabellenführer Ashley Sutton. Der dreifache Champion hatte sich zum dritten Mal in Folge die Quali-Bestzeit gesichert.

Hill war nach einem radikalen Setup-Umbau trotzdem zuversichtlich, beim Start mit seinem heckgetriebenen BMW gleich den Ford knacken und um seinen ersten Saisonsieg fahren zu können. Das prophezeite Szenario trat dann auch tatsächlich ein: Hill kam besser vom Fleck, überholte Sutton und konnte später wegziehen. Sutton musste sich mit P2 zufriedengeben. Titelverteidiger Tom Ingram (Hyundai) zeigte vom sechsten Startplatz eine gute Aufholjagd und komplettierte das Podest.

Die Reihenfolge in Lauf 2 war derweil schon beim dritten Event in Folge die genau gleiche wie in Lauf 1: Hill setzte sich vor Sutton und Ingram durch.

Mehr Action brachte Lauf 3. Die Auslosung des Reversed Grid ergab, dass die Top 7 des zweiten Durchgangs umgekehrt werden. Dadurch startete Adam Morgan in einem weiteren BMW von der Pole. Im Rennverlauf musste er allerdings die WSR-Teamkollegen Turkington und Hill ziehen lassen. Für die erfolgsverwöhnte, bisher aber noch unterlegene Truppe rund um Dick Bennetts war der Dreifachsieg eine echte Befreiung.

Zumal es auch in der Tabelle jetzt wieder deutlich offener ist. Denn Sutton wurde am Start zu Lauf 3 von Ingram in die Wand gedrängt. Daraufhin musste er sein Auto mit einer gebrochenen Aufhängung abstellen. Er bleibt mit 218 Punkten zwar Tabellenführer, Ingram (212) ist aber dicht dran. Dahinter lauern Hill (192) und Turkington (183). ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Supercars Australien

Neue Siegerteams

Auch in Darwin gab es drei Chevrolet-Erfolge. Allerdings mit Mark Winterbottom und Jack LeBrocq auch zwei Sieger, die eher unerwartet kamen.

Von: **Michael Bräutigam**

Winterbottom war zwar schon Meister und zu seinen Ford-Zeiten ein absoluter Top-Pilot. Seit dem Wechsel ins GM-Lager konnte er aber nicht mehr siegen. Genauer gesagt gewann er zuletzt 2016 in Pukekohe. Die Erlösung kam nun im ersten Rennen von Darwin, wobei er hierbei auch von Cameron Waters' Pech profitierte. Der Ford-Pilot hatte sich seine erste Pole der Saison gesichert und führte zu Beginn das Rennen an. Doch nach vier Runden ging sein Auto auf P1 liegend in Flammen auf. Für „Frostys" Team 18 war es sogar der erste Supercars-Triumph.

Das zweite Rennen am Sonntagmorgen sah dann mit Broc Feeney einen bereits bekannten Sieger. Der Triple-Eight-Pilot fuhr vor Teamkollege Shane van Gisbergen zum vierten Saisonsieg. Feeney war schon am Samstag mit P2 stark unterwegs, am Sonntag folgte auf den Sieg ein dritter Platz. Damit hat er sich nun endgültig in die Position gebracht, um den Titel zu kämpfen.

Noch größer als bei Winterbottom war der Jubel bei Jack LeBrocq. Er holte im abschließenden Rennen in Hidden Valley nicht nur seinen ersten Sieg seit knapp drei Jahren – und seinen zweiten überhaupt –, sondern auch den allerersten seines Teams Matt Stone Racing. In der Tabelle führt weiterhin Brodie Kostecki. Der Erebus-Pilot holte zweimal P4 sowie (nach Kollision) P26. ■

MOTORSPORT IMAGES

Zwei der Darwin-Sieger: Winterbottom gewann Lauf 1, Feeney Lauf 2

TCR Dänemark

Halder knapp dran

Auf sein erstes Podium des Jahres muss Mike Halder (Audi) noch warten. Trotzdem robbt er sich mit konstanten Top-5-Ergebnissen bis auf einen Punkt an die Spitze heran.

Von: **Michael Bräutigam**

Auf dem kurzen Ring Djursland lagen im Qualifying gerade einmal 0,159 Sekunden zwischen dem ersten und siebten Platz. Pole-Mann Nicolai Sylvest (Cupra) nutzte die beste Startposition aus, um einen Start-Ziel-Sieg einzufahren. Dauer-Meister Kasper Jensen (Honda) und der Schwede Kevin Engman (Audi) komplettierten das Siegerpodest.

Im Reversed Grid des zweiten Laufs führte zunächst Audi-Pilot Marius Solberg Hansen, er musste aber noch Silas Rytter (Hyundai) und Michael Markussen (Cupra) vorbeilassen. Für Rookie Rytter war es der erste Sieg. Mit diesem Rückenwind startete er im dritten Lauf von der Pole und sicherte sich gleich seinen zweiten Sieg – vor Jensen und Sylvest.

In der Tabelle geht es durch das starke, gemischte Feld extrem eng zu. Gesamtführender ist Jensen mit 91 Punkten, dahinter folgen Engman und Mike Halder mit jeweils 90. Letzterer holte in Djursland die Plätze 5, 4 und 5, Schwester Michelle Halder (Honda) die Plätze 9, 5 und 11.

Pech hatte dagegen Jan Magnussen (Cupra): Erst Technik-Probleme im Quali, dann Disqualifikation in Lauf 1 – zu wenig Sprit im Tank. Er fällt damit auf Tabellenrang 4 zurück (83). ■

TCR DENMARK

Premierensieg und Doppelschlag in Djursland: Hyundai-Rookie Silas Rytter

NACHRICHTEN

EURONASCAR: ZWEI DOPPELSIEGE IN BRANDS

Die zehnte Auflage des „American SpeedFest" in Brands Hatch sah in beiden Klassen einen dominierenden Fahrer. In der EuroNASCAR Pro gewann sowohl am Samstag als auch am Sonntag Gianmarco Ercoli, der damit die Tabellenführung übernimmt. Vladimiros Tziortzis gewann gleichermaßen beide Rennen der EuroNASCAR 2 und bleibt damit 2023 ungeschlagen. Ein viel beachtetes Debüt gab das deutsche Bremotion-Team: Tobias Dauenhauer holte am Samstag im Pro-Feld P7.

NASCAR: KOBAYASHI MIT GASTSTART IN INDY

Bereits im Rahmen des 24h-Rennens in Le Mans gab Kamui Kobayashi bekannt, dass er noch 2023 sein Debüt in der NASCAR Cup Series geben wird. Er startet beim Roadcourse-Rennen in Indianapolis (13. August) in einem dritten Toyota Camry von 23XI Racing. Der Ex-F1-Pilot und heutige Fahrer sowie Teamchef von Toyota Gazoo Racing in der WEC ist in den USA kein unbeschriebenes Blatt: 2019 und 2020 gewann er im Cadillac von Wayne Taylor jeweils die 24h von Daytona. Er wird außerdem der erste Japaner im NASCAR-Oberhaus seit Hideo Fukuyama 2003 sein.

TCR: GEHEIMER HYBRID-TEST IN AUSTRALIEN?

Vergangene Woche machte ein Bild eines vermeintlichen Hybrid-Peugeot die Runde, der in Calder Park getestet haben soll. Auf Nachfrage bei WSC hieß es: Falls das Foto überhaupt echt sei, dann wäre zumindest die „HTCR"-Beschriftung reine Show. Tatsächlich wurde bisher nur ein Hybrid-Kit herausgegeben – dieses erprobt Romeo Ferraris in einer Alfa Romeo Giulietta. Allerdings ist Garry Rogers Motorsport aus Australien das designierte Homologations-Team des nächsten 308 TCR, weshalb viele das Bild für bare Münze hielten.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GUDRUN MUSCHALLA/BMW AG

Rennfahrer aus Leidenschaft: Vorfreude auf das Abschiedsrennen in Le Mans im Juli

Happy Birthday, Poldi

Ohne Charakterdarsteller wie Prinz Leopold von Bayern wäre der Motorsport ärmer. Der blaublütige Rennfahrer wird heute 80 Jahre alt. Parallel bereitet er sich auf sein Abschiedsrennen in Le Mans im „Münchener Wirte"-BMW-M1 vor: „O'zapft is!"

Von: **Dirk Johae**

Seine Leidenschaft für schnelle Autos hat Prinz Leopold von Bayern weit gebracht. Über 60 Jahre Motorsport stecken voller Erlebnisse. Stoff für viele Geschichten, die aus ihm nur so heraussprudeln. Nach drei Tagen als Beifahrer von Seiner Königlichen Hoheit ist das Notizbuch prall gefüllt. Dabei geht es neben den Hochs und Tiefs auf der Rennstrecke immer wieder um Lausbubenstreiche, die seine Fahrerlaufbahn als Rahmenhandlung unterhaltsam machen. Poldi erzählt sie mit einem breiten Grinsen. Der Schalk sitzt ihm dabei auch immer noch im Nacken. Die Streiche des Trio infernale mit seinen Freunden Hans-Joachim Stuck und Dieter Quester zeigen jedoch nur die eine Seite des Wittelsbachers.

Immer ein Prinz

Als Repräsentant seiner adligen Familie mit ehrenamtlichen Verpflichtungen und als Repräsentant von BMW beherrscht er auch das ernste, professionelle Fach. Sein ehemaliger Teamkollege Christian Danner brachte es in einem Gespräch mit dem ehemaligen BMW-Pressesprecher Uwe Mahla auf den Punkt: „Wenn ein Prinz Rennen fährt, ist er immer noch ein Prinz. Und Poldi hat es hervorragend verstanden, das eine mit dem anderen in Einklang zu bringen."

Mit Christian Danner und Peter Oberndorfer gibt es am 1. und 2. Juli bei Le Mans Classic ein Revival. Die drei Bayern starten an der Sarthe noch einmal mit dem

MOTORSPORT IMAGES

Le Mans 1984: Gesamtvierter im Brun-Porsche 956B

WILHELM

DTM-Urgestein: 1989 mit Signal-BMW-M3 auf dem Norisring

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

THOMAS KURZ

Markenrepräsentant: Im BMW 328 MM bei Silvretta Classic Rallye Montafon

ARTURO RIVAS

Botschafter für nachhaltigen Kraftstoff: Im BMW 3.0 CSL auf der Solitude

BMW M1 im „Münchener-Wirte-Design. Anders als beim ursprünglichen Einsatz 1981 soll der Gruppe-4-M1 diesmal das Ziel erreichen. Dieser Einsatz bringt Poldi von Bayern zum ersten Mal seit den 80er-Jahren auf die legendäre Rennstrecke zurück, wo er seinen größten internationalen Erfolg feierte: 1984 fuhr er im Porsche 956B gemeinsam mit Teamchef Walter Brun und dem US-Amerikaner Bob Akin den vierten Gesamtplatz beim 24-Stunden-Rennen heraus.

Zweiter auf der AVUS

Ebenfalls bei Walter Brun bestritt er die erste Saison der Deutschen Produktionsmeisterschaft, Vorläufer der DTM. Mit einem BMW 635 CSI wurde Poldi von Bayern Zehnter in der Meisterschaft. Seine beste Platzierung erreichte er auf der AVUS als Zweiter hinter Olaf Manthey. In dieser besten Phase seiner Laufbahn ist er bereits dreifacher Vater. Seine Frau Ursula lebte in ständiger Sorge wegen der gefährlichen Leidenschaft ihres Mannes.

Die entdeckte er schon in jungen Jahren: Im großen Park von Schloss Umkirch bei Freiburg, wo er geboren wurde, unternimmt er erste Fahrversuche in einem VW-Brezelkäfer. Mit 20 Jahren startet er bei Bergrennen. Zunächst in einem Opel Kadett, mit dem aber kein Blumentopf zu gewinnen ist. Dann überredet er einen Onkel, ihm Geld für den Kauf eines konkurrenzfähigen Mini Cooper S zu leihen. Seine Mutter finanziert ihm einen Zugwagen mit Hänger. Damit ist zwar eine Basis gelegt. Mehr Unterstützung gibt es aber nicht. „Ich habe mir alles andere selbst erarbeitet“, betont Prinz Leopold von Bayern immer wieder, wie beispielsweise die Verbindung zum Sponsor Warsteiner, der ihn lange unterstützt hat. In der zweiten Hälfte der 80er-Jahre bekommt er einen BMW-Vertrag. Neben seinen Aufgaben als Rennfahrer in den schnellen Tourenwagen vom M3 bis zum 320i ist er als Repräsentant gefragt: ein bayerischer Prinz für eine bayerische Automarke – eine Verbindung, die bis heute gepflegt wird.

An seine Erfolge aus den 80er-Jahren kann er zwar später nicht mehr anknüpfen. Aber er gehört als Typ einfach dazu. 1990 startete er in der DTM erstmals für das oberfränkische Tourenwagen-Team von Heinz und Wolfgang Isert. 1994 folgte der Wechsel zu den Super-Tourenwagen (STW) nach Japan mit Schnitzer als Teamkollege von Steve Soper. Aber das Thema der Saison war sein heftiger Abflug beim 24-Stunden-Rennen auf dem Nürburgring. Die schwere Verletzung an seiner linken Hand setzte ihn für einige Wochen außer Gefecht. 1996 kehrte er ins Familienteam Isert zurück, bestritt seine letzten drei Saisons in der STW.

Im Alter von 55 Jahren machte Prinz Poldi Schluss mit der Rennkarriere. Den klassischen Autos ist er aber bis heute treu geblieben. Seine Leidenschaft hält ihn jung. ■

Leopold Prinz von Bayern

Geburtstag: 21. Juni 1943
Geburtsort: Schloss Umkirch

KARRIERE-HIGHLIGHTS
1963: 1. Bergrennen (Opel)
1972: Amerikanischer Eisrennmeister (Porsche 914)
1983: Dt. Rennsportmeisterschaft (Porsche 936/80), 4.
1984: 24h Le Mans (Porsche), 4.; DPM (BMW), 10.
1998: STW (BMW), 6., Hockenheim

HANS-PETER SEUFERT

60er-Jahre: Erste Bergrennen im Opel Kadett A (Schauinsland 1965)

HANS-PETER SEUFERT

1969: Pole und Sieg im Alfa Romeo GTAJ in München-Neubiberg

GUDRUN MUSCHALLA/BMW AG

2023: Mit den Teamkollegen Christian Danner (M.) und Peter Oberndorfer

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der Martínator

Jorge Martín lief auf dem Sachsenring zu Hochform auf und schlug Weltmeister Bagnaia sowohl im Sprint als auch über die volle Distanz. Ducati konnte das erste Mal seit 15 Jahren auf dem Sachsenring gewinnen, war dabei aber so dominant wie noch nie.

Von: **Imre Paulovits**

Jorge Martín ließ sich in der Auslaufrunde die spanische Flagge von seinen Fans als Cape um den Hals binden, dann fuhr er sie triumphierend zu Ende. Als er im Parc fermé ankam, funkelten seine grünblauen Augen und, er hatte ein schelmisches Grinsen im Gesicht, das von Rennen zu Rennen breiter wird. Letztes Jahr unterlag er bei der Entscheidung der Ducati-Oberen im Kampf um den zweiten Platz im Werksteam gegen Enea Bastianini, heuer will der 25-jährige Spanier beweisen, wie falsch diese Entscheidung war. Dabei kristallisiert er sich immer mehr als knallharter Konkurrent von Weltmeister Francesco Bagnaia im Kampf um die WM-Krone heraus. Auf dem Sachsenring besiegte er den Ducati-Werkspiloten im Sprint dank einer irren Pace in der Anfangsphase, einen Tag später lieferte er sich einen Kampf mit dem Titelverteidiger, bei dem sie die Rennzeit aus dem vorigen Jahr um sage und schreibe 20 Sekunden unterboten. In der vorletzten Runde knallte Bagnaia von hinten in seinen Widersacher, da tat sich eine Lücke auf, im Ziel waren es dann nur noch acht Hundertstelsekunden. Pramac-Eigner Paolo Campinoti und Teamchef Gino Borsoi strahlten mit ihrem Fahrer um die Wette, und dass mit Johann Zarco auch ihr zweiter Pilot aufs Podest fuhr, ließ sie einen speziellen Moment der MotoGP-Geschichte feiern: Ein Satelliten-Team hatte beide seiner Fahrer aufs Podest gebracht. Doch auch Ducati-Sporting-Director Paolo Ciabatti und Ducati-CEO Claudio Domenicali waren in Party-Laune. Es war 15 Jahre her, dass die Bologneser 2008 mit Casey Stoner das letzte Mal auf dem Sachsenring siegen konnten, nun feierten sie eine Dominanz, wie sie noch nie zuvor dagewesen ist: Ducati belegte die ersten fünf Plätze, einzig Jack Miller konnte mit der KTM verhindern, dass alle acht Ducati komplett vor der Konkurrenz ins Ziel kamen.

> „P10 im Qualifying war mein Fehler, da haben wir das Wochenende verspielt. Aber die Ducati sind mittlerweile auch richtig handlich."
>
> Aleix Espargaró

Der König strauchelt

Marc Márquez hatte die letzten elf Male, die er am Sachsenring an den Start ging, gewonnen. Im Vorjahr fehlte er nach seiner Oberarm-OP, nun stellte sich die Frage, ob er auf seinem Paradekurs trotz der Probleme, die Honda derzeit plagen, noch immer der Mann ist, über den der Sieg geht. Im ersten Training war er auch gleich Zweiter hinter Johann Zarco. Doch schon sehr bald zeigte sich: So sehr sich der achtfache Weltmeister auch bemühte, er kämpfte gegen Windmühlen. „Ich bin sehr schnell ans Limit gekommen, doch während die Konkurrenz danach immer schneller wurde, stand ich an", musste er feststellen. Nach nicht weniger als fünf Stürzen, davon einem üblen Highsider in Turn 7 im Warm-up, bei dem er sich den linken Daumen brach, warf er das Handtuch.

Währenddessen wurden die Ducati immer schneller. Aleix Espargaró, bei dem sich herausstellte, dass er sich bei seinem Fahrrad-Unfall in Mugello die rechte Ferse an zwei Stellen sowie drei Rippen gebrochen hatte, versuchte mit der Aprilia gegenzuhalten, und am Freitag markierte er zweimal die drittschnellste Zeit. Doch am Samstag, als es im

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Voll am Limit: Jorge Martín (#89) und Francesco Bagnaia (#1) jagten sich bis zum Schluss, der Pramac-Pilot behielt die Nase vorn

DUCATI

MOTOGP

Der lachende Dritte: Johann Zarco kam trotz eines bösen Rutschers aufs Podest

GOLD&GOOSE

„Martínator“ Jorge Martín

MOTOGP

Von Beginn an: Ab Ende der ersten Runde waren Bagnaia (#1) und Martín (#89) schneller als alle anderen

Qualifying bei noch immer abtrocknender Bahn zählte, schaffte er nur die Zehntschnellste Zeit. „Das war klar mein Fehler, und damit hatte ich mir auch schon die Rennen verspielt“, knirschte der Aprilia-Werkspilot. „Die Ducati hier zu überholen, ist schlicht unmöglich. Sie haben eine überlegene Traktion, sind sehr stabil auf der Bremse, und wenn auch noch immer alle glauben, dass sie Schwächen in engen Kurven hätten: Sie sind richtig handlich. Niemand hat einen solchen Schritt gemacht wie sie.“

Damit sprach er das Geheimnis aus, weshalb die Roten eine Woche nach ihrem Heimrennen im schnellen Mugello auch auf dem Sachsenring eine unschlagbare Macht darstellten. Während Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall’Igna und Teamchef Davide Tardozzi nicht zum Sachsenring kamen, weil sie sich daheim um die Weiterentwicklung kümmern mussten, kam Ducati-CEO Claudio Domenicali, traf sich mit seinen Audi-Kollegen und gab offen zu: „Deutschland ist der zweitgrößte Markt für Ducati, uns hat sehr viel daran gelegen, dass wir hier eine gute Vorstellung geben.“

Reifenpoker

Der Sonntag begrüßte die Fans aber mit strahlendem Sonnenschein, und die Asphalttemperaturen waren im Hauptrennen um 13 Grad höher als beim Sprintrennen am Samstag, wo die Vorderreifen bereits an ihre Grenzen kamen. So war die Reifentaktik der Schlüssel zum Sieg, trotzdem wagten Fabio Quartararo und Aleix Espargaró den Griff zum weichen Hinterreifen – denn sie sahen darin die einzige Chance, am Anfang des Rennens noch überholen zu können. Doch dies ging mächtig schief, sie fielen zum Schluss weit zurück. „P10 wäre mit dem härteren möglich gewesen, mehr aber sicher nicht“, meinte Quartararo nach seinem 13. Platz.

Nun geht es nach Assen, und danach bleibt allen Werken in der Sommerpause fünf Wochen Zeit darüber nachzudenken, wie sie die immer größere Lücke zu Ducati schließen können. ■

DREI FRAGEN AN JORGE MARTÍN

WIE WAR ES, DEN AMTIERENDEN WELTMEISTER IM ZWEIKAMPF ZU BESIEGEN?

Es war ein phantastisches Rennen, es war sehr emotional, nach so langer Zeit, nach fast zwei Jahren, wieder einen Grand Prix über die volle Distanz zu gewinnen. Letztes Jahr habe ich viel daran gearbeitet, wieder konkurrenzfähig zu werden, und dieses Jahr hat gut für uns angefangen. Ich war heuer bereits fünfmal auf dem Podest, aber am Sonntag zu gewinnen, das wollte nicht klappen. Pecco hatte sich über Nacht unheimlich gesteigert, das konnten wir schon im Warm-up sehen. Ich hatte versucht, ihn zu Beginn abzuhängen, er kam aber wieder ran. Mein Hinterreifen war zum Schluss zwar hin, aber ich habe alles getan, um meine Konzentration zu halten – und so konnte ich gewinnen.

HATTEN SIE KEINE ANGST, DASS BAGNAIA ZUM SCHLUSS VORNWEG ZIEHEN KÖNNTE?

Als ich hinter ihm war, habe ich gemerkt, dass es mit den Reifen noch schlechter wird, als wenn ich vornweg fahre, so habe ich ihn wieder überholt und von da an alle Linien zugemacht, dass er nicht wieder vorbeikommen kann.

WIE WAR ES, ALS ER VON HINTEN MIT IHNEN KOLLIDIERT IST?

Ich habe eine Bewegung im Motorrad gespürt, aber ich wusste nicht, dass wir uns berührt hatten. Nur als ich zwei Zehntel Vorsprung gesehen habe, dachte ich mir, dass etwas mit ihm passiert sein muss.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Die letzte Bastion

KTM war in Sachsen der einzige Herausforderer von Ducati. Jack Miller führte in beiden Rennen, doch er hatte eine Schwäche, und Brad Binder konnte wegen eines Sturzes sein Potenzial nicht ausschöpfen.

Von: **Imre Paulovits**

POLARITY PHOTO

Startwunder: Miller (#43) führt vor Bagnaia (#1) und Martín

KTM-Renndirektor Pit Beirer, der am Sachsenring von einem Meeting zum nächsten musste, hatte trotzdem viel Freude beim Deutschen Grand Prix. „Die MotoGP ist so dynamisch, da ist seit Saisonbeginn bei jedem Hersteller kein Stein auf dem anderen geblieben. Da sind wir sehr glücklich, dass wir diesem Entwicklungs-Speed standhalten können. Natürlich ist Ducati die Benchmark für uns alle, aber es macht wahnsinnig Spaß, sich millimeterweise heranzukämpfen. Aber die Verhältnisse können sich schnell ändern. Wir waren in Mugello die Schnellsten auf der Geraden, und Ducati hat den Sachsenring dominiert."

Doch trotz dieser Dominanz konnte sich Jack Miller bei den Starts wieder an die Spitze des Feldes katapultieren. Der Australier suchte aber vergeblich nach Bremsstabilität für die vorletzte Kurve nach dem abfallenden Nordteil der Strecke, und dort wurde er sowohl im Sprintrennen als auch über die Distanz von den Ducatisti eingefangen. „Der Wille war schon da, auch dort vorne zu bleiben, aber umsetzen konnte ich es nicht", sagte der Australier hinterher mit seiner typischen Gelassenheit. „Ich hatte schon eine wirklich ordentliche Pace, aber wie in Mugello konnte ich in den ersten Runden das Tempo der Ducati nicht ganz mitgehen. Wir müssen jetzt daran arbeiten, dass wir über die gesamte Distanz schnell sind. Wir sind schon recht gut, aber da geht eben noch was."

Brad Binder konnte im Hauptrennen bis auf den dritten Platz hinter den unnahbaren Martín und Bagnaia vorfahren, doch dann rutschte ihm in der 19. Runde in Turn 9 das Vorderrad weg und er landete unsanft im Kies. „Ich fuhr sauber und versuchte, die Reifen zu schonen, den Speed der vorderen beiden mitzugehen war nicht möglich. Leider ist mir beim Anbremsen in der Senke das Vorderrad leicht eingeklappt und dabei mein linker Fuß von der Raste gerutscht." ■

GASTKOMMENTAR

MARC MÁRQUEZ STAND ÜBER ALLEM. Als wir zum Sachsenring gekommen sind, waren sich alle sicher, dass der „King oft the Ring" es schon wieder richten wird. Das war ehrlich gesagt auch für mich selbstverständlich. Ich habe damit gerechnet, dass er es schon biegen wird, bei dem funktioniert hier alles. Denkste! Es kam alles komplett anders, schon ab dem ersten Training hat man gesehen, wie er brutal kämpfen muss. Dann kamen die ganzen Stürze hinzu, und nach dem heftigen fünften im Warm-up kam die Hiobsbotschaft, dass er im Rennen nicht teilnehmen kann. Ich musste mich aber auch wundern, wie brutal er mit dem Motorrad zu kämpfen hat, das wohl noch schlimmer ist, als ich es mir gedacht habe. Was auch klar zu sehen war, war die Souveränität, die Ducati mittlerweile hat. Und dass Weltmeister Bagnaia von Jorge Martín besiegt wurde, verspricht noch viel Spannung für die restliche Saison.

Tom Lüthi, 125er-Weltmeister

AUS DEM FAHRERLAGER

LEGENDE ANSCHEIDT
Am Donnerstag wurde der dreifache 50er-Weltmeister Hans-Georg Anscheidt von Dorna-CEO Carmelo Ezpeleta feierlich in den Kreis der MotoGP-Legenden aufgenommen. Der heute 87-Jährige war einer der bedeutendsten Pioniere der „Schnapsglasklasse", hatte den Rennmotor von Kreidler mit entworfen, wurde mit ihm 1961 Europameister, bevor die FIM der Klasse den WM-Status gab. Auch das erste WM-Rennen im Parc Montjuïc von Barcelona konnte er gewinnen, unterlag in der WM aber Ernst Degner auf der Suzuki im WM-Finale in Argentinien. 1963 wurde er ein weiteres Mal Vizeweltmeister hinter Suzukis Hugh Anderson, dann fiel Kreidler aber immer weiter hinter dem irren Entwicklungstempo der Japaner zurück. Nachdem Anscheidt 1966 zu Suzuki gewechselt war, gewann er von 1966 bis 1968 drei WM-Titel in Folge, 1968 nach dem Rückzug der Japaner gar als Privatfahrer. Dieses Motorrad brachte Anscheidt mitsamt seinem Leder und seinem Helm mit zur Ehrung, die Zweizylinder mit 14 Gängen und Aluminiumrahmen sorgte für erstaunte Gesichter, noch mehr aber die Original-Holzkiste der Japaner mit den Ersatzteilen und dem Spezialwerkzeug darin. Anscheidt wurde von seinem Sohn Achim begleitet, der seinerseits der Chefdesigner der Auto-Edelmarke Bugatti ist. Als dann auch seine Frau, seine Schwester und seine Enkelinnen mit auf die Bühne konnten, erfuhr der alte Meister noch einmal eine besondere Ehrung.

PAULOVITS

Ehrung mit Familie: Hans Georg Anscheidt (M.) mit Suzuki und Enkelinnen

HELM ENTHÜLLT
Seit dieser Saison fahren Jorge Martín und Jack Miller mit Prototypen eines neuen Karbon-Helms von Alpinestars in der MotoGP. Am Freitag wurde dieser Helm, der auf den Namen Supertech R10 hört, nun vorgestellt. Nächstes Jahr wird er für jeden käuflich sein. Er zeichnet sich neben einer revolutionären Aerodynamik, bei der er ein System mit der Rennkombi bildet, durch patentierte Sicherheits-Features aus, und die einzelnen Größen lassen sich durch Bänder weiter an die individuelle Kopfform anpassen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Sachsenring (D) – 18. Juni 2023 7. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,130 km über 30 Runden à 3,671 km. 19 Fahrer gestartet, 17 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft: 27 Grad, Asphalt: 58 Grad. Schnitt des Siegers: 161,6 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rde.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP23	30	40.52,449 min	300,8 km/h	1.21,300 min	H/M	25
2.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP23	30	+0,064 sec	302,5 km/h	1.21,256 min	H/M	20
3.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP23	30	+7,013 sec	299,1 km/h	1.21,225 min	H/M	16
4.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP22	30	+8,430 sec	301,6 km/h	1.21,411 min	H/M	13
5.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	30	+11,679 sec	300,8 km/h	1.21,415 min	H/M	11
6.	Jack Miller (AUS)	KTM RC16	30	+11,904 sec	302,5 km/h	1.21,515 min	H/M	10
7.	Álex Márquez (E)	Ducati D16 GP22	30	+14,040 sec	299,1 km/h	1.21,764 min	H/M	9
8.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP23	30	+14,859 sec	303,3 km/h	1.21,824 min	H/M	8
9.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP22	30	+17,061 sec	298,3 km/h	1.21,673 min	H/M	7
10.	Miguel Oliveira (P)	Aprilia RS-GP	30	+19,648 sec	296,7 km/h	1.21,856 min	H/M	6
11.	Augusto Fernández (E)	KTM RC16	30	+19,997 sec	300,0 km/h	1.21,859 min	H/M	5
12.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	30	+22,949 sec	298,3 km/h	1.21,998 min	H/M	4
13.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	30	+25,117 sec	298,3 km/h	1.21,884 min	H/M	3
14.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	30	+25,327 sec	292,6 km/h	1.21,950 min	H/M	2
15.	Raúl Fernández (E)	Aprilia RS-GP	30	+25,503 sec	296,7 km/h	1.21,930 min	H/M	1
16.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	30	+28,543 sec	300,8 km/h	1.21,753 min	H/S	–
17.	Jonas Folger (D)	KTM RC16	30	+48,962 sec	295,0 km/h	1.22,655 min	H/M	–
	Nicht gewertet:							
	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	28	+12 Runden	300,0 km/h	1.21,344 min	H/M	–
	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	8	+22 Runden	298,3 km/h	1.22,169 min	H/M	–-

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Bagnaia	1.21,409 min
2.	Marini	1.21,487 min
3.	Miller	1.21,492 min
4.	Zarco	1.21,765 min
5.	Bezzecchi	1.21,936 min
6.	Martín	1.21,995 min
7.	M. Márquez	1.22,013 min
8.	A. Márquez	1.22,044 min
9.	Binder	1.22,047 min
10.	A. Espargaró	1.22,222 min
11.	Bastianini	1.22,239 min
12.	Quartararo	1.22,421 min
13.	Viñales	1.27,269 min
14.	Di Giannantonio	1.27,692 min
15.	A. Fernández	1.27,734 min
16.	Oliveira	1.27,882 min
17.	Morbidelli	1.27,908 min
18.	Nakagami	1.28,404 min
19.	R. Fernández	1.29,119 min
20.	Folger	1.29,712 min

SPRINTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Martín	20.21,871 min
2.	Bagnaia	+2,468 sec
3.	Miller	+3,287 sec
4.	Marini	+5,487 sec
5.	Zarco	+5,538 sec
6.	Binder	+6,289 sec
7.	Bezzecchi	+6,956 sec
8.	A. Márquez	+9,261 sec
9.	A. Espargaró	+9,691 sec
10.	Bastianini	+9,715 sec
11.	M. Márquez	+10,828 sec
12.	Di Giannantonio	+10,905 sec
13.	Quartararo	+11,366 sec
14.	A. Fernández	+12,593 sec
15.	Morbidelli	+12,905 sec
16.	Oliveira	+13,837 sec
17.	Nakagami	+14,505 sec
18.	R. Fernández	+28,959 sec
	Nicht gewertet:	
	Viñales	+4 Runden
	Folger	+9 Runden

Schnellste Runde: Bagnaia, 1.20,886 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bagnaia	160
2.	Martín	144
3.	Bezzecchi	126
4.	Zarco	109
5.	Binder	96
6.	Marini	89
7.	Miller	79
8.	Quartararo	57
9.	A. Espargaró	55
21.	Folger	7
27.	Bradl	2

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	248
2.	KTM	135
3.	Aprilia	99
4.	Honda	81
5.	Yamaha	68

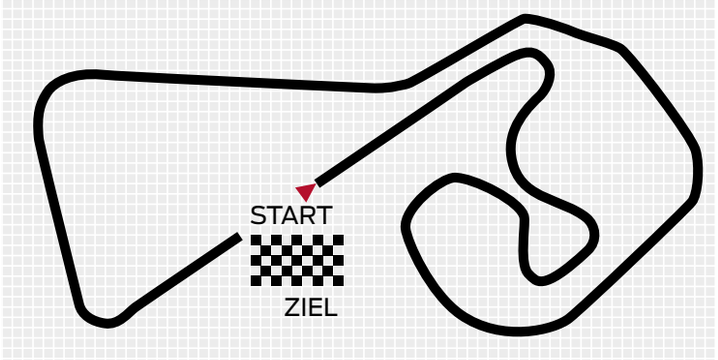
WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Pramac Racing	253
2.	Mooney VR46 Racing Team	215
3.	Ducati Lenovo Team	186
4.	Red Bull KTM Factory Racing	175
5.	Aprilia Racing	108
6.	Monster Energy Yamaha MotoGP	107
7.	Gresini Racing MotoGP	86
8.	LCR Honda	73
9.	GasGas Factory Racing Tech3	43
10.	Cryptondatan RNF MotoGP team	35

SACHSENRING (D) 3,671 KM

Rundenrekord: **1.21,225, Johann Zarco (Ducati), 2023**
Quali-Rekord: **1.19,765, Francesco Bagnaia (Ducati), 2022**
Topspeed-Rekord: **305,0 km/h, Marco Bezzecchi (Ducati), 2023**

STRECKE



„Wir haben uns in diesem Jahr ständig steigern können. Mein Ziel ist nun der Titel, ich halte ihn mit meinem Team für realistisch.“

Jorge Martín

MOTOGP

Titelfavoriten: Bagnaia (l.), Martín

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Acosta verkürzt nach überzeugen

Pedro Acosta: Freudiger Wheelie nach überlegenem Sieg

POLARITY PHOTO

Mit dem zweiten Sieg in Folge machte Pedro Acosta weitere fünf Punkte auf WM-Leader Toni Arbolino gut. Für das deutsche Intact-Team war der Heim-GP eine Kopie des schwarzen Wochenendes von Mugello.

Von: **Imre Paulovits**

Von der Pole-Position ging Pedro Acosta schnell in Führung und zog unaufhaltsam davon. Toni Arbolino konnte eine Weile einigermaßen mitgehen, doch er sah wie in Mugello schnell ein, dass es am besten war, aus Deutschland sichere 20 Punkte mitzunehmen. Aber auch die wurden ihm nicht geschenkt, denn Jake Dixon holte zum Schluss gewaltig auf. Arbolino konnte schließlich mit neun Hundertstelsekunden Vorsprung

MotoGP

Honda braucht dringend Aufwind

Nach fünf Stürzen von Marc Márquez stand Honda am Sonntag allein mit Takaaki Nakagami da. Für Assen muss Ersatz gesucht werden, aber vor allem muss dringend eine Entwicklungsrichtung gefunden werden.

Von: **Imre Paulovits**

Nach der Pleite von Mugello konnten die Honda-Oberen noch nicht ahnen, dass ihnen am Sachsenring ein noch größerer Albtraum bevorstehen würde. Alle hofften, dass Marc Márquez auf seiner Paradestrecke wieder abstauben könnte. Doch diese Hoffnung versiegte schnell. Ducati hat nicht nur die Latte hoch gelegt, sie legen auch ein Entwicklungstempo vor, das die anderen in die Enge treibt. In dieser Woche wird Stefan Bradl testen, aber ob dies reicht, um die RC213V aus dem Hintertreffen zu holen, darf bezweifelt werden. Hinzu kommt die menschliche Komponente. Marc Márquez ist in den letzten drei Jahren durch die Hölle gegangen. Dass ihm mit 30 Jahren und einem zerschundenen Körper nicht mehr viel Zeit gegen die nächste Generation bleibt, ist ihm klar. Er wird immer ungeduldiger, je mehr ihm die Hoffnung, an die Spitze anschließen zu können, aus den Händen gleitet. Im Sprintrennen schaffte er es, cool zu bleiben und sich mit einem siebten Platz abzufinden – da er spürte, dass sie falsch abgestimmt hatten. Doch als dies geändert wurde und er gleich wieder abgeworfen wurde, hat er seelisch wohl noch mehr erlitten als körperlich mit einem Daumenbruch.

MOTOGP

Marc Márquez: Nach fünf Stürzen Hand gebrochen und Handtuch geworfen

Márquez hat einen Vertrag mit Honda bis Ende 2024. Aber die Fronten sind längst verhärtet. Wenn es auch von allen Seiten dementiert wird, geistert ein Konstrukt umher, das mehr als ein Gerücht werden könnte. Wenn Repsol mitzieht, dann könnte er sich aus dem Vertrag freikaufen. Seine WM-Karriere hat Márquez auf einer Repsol-KTM begonnen. Seit dem Ausstieg von Suzuki gibt es theoretisch einen freien MotoGP-Teamplatz. Und das Problem von KTM, wo sie Pedro Acosta unterbringen sollten, wäre auch gelöst. Auch wenn dieses Dreamteam mit zwei Jahrhundert-Talenten die aktuelle MotoGP-Situation noch mehr verschärfen würde. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

dem Sieg weiter

als Zweiter abgewunken werden, und so war die Reihenfolge die gleiche wie eine Woche zuvor in Mugello. Acosta nahm den Sieg gelassen, aber die Anspannung der konzentrierten Arbeit des Wochenendes war ihm doch anzusehen. „Ich bin mit diesem Wochenende sehr zufrieden, weil ich hier erstmals mit dem Moto2-Motorrad auch im Nassen konkurrenzfähig war“, so Acosta. „Wir waren hier bereits im Vorjahr gut, jetzt haben wir unsere Schwachpunkte von damals weiter ausgemerzt.“ Arbolino war mit seinem zweiten Platz auch zufrieden. „Wir waren auf dem Sachsenring letztes Jahr nicht konkurrenzfähig, und wie schon auf anderen schlechten Strecken für uns von damals konnten wir auch hier aufschließen. Unsere Richtung stimmt, wir müssen aber weiterarbeiten, um das letzte bisschen zu Pedro zu finden.“

Dass beide Talente in die MotoGP wollen, ist kein Geheimnis, und es scheint, dass Arbolino dank seines Managers Carlo Pernat gar die besseren Chancen hat. Acosta ist vertraglich an KTM gebunden, und Renndirektor Pit Beirer möchte an seinen vier aktuellen Fahrern festhalten. Es geistert derzeit ein Ultimatum vom 30. Juni umher, das dementiert Beirer aber: „Wir werden uns sicher länger Zeit lassen. Wir würden auch gern erst einmal sehen, wie Pol Espargaró nach seiner Rückkehr klarkommt, und welche Zukunftswünsche er dann äußert.“

Das Heimrennen von IntactGP war eine Kopie des Albtraums von Mugello. Jeremy Alcoba verbremste sich nach dem Start in der ersten Kurve, krachte voll in Bo Bendsneyder hinein, der sich bei dem Abflug das Schlüsselbein brach und Darryn Binder abräumte. So endete das Rennen des bedauernswerten Südafrikaners wieder in der ersten Kurve. Lukas Tulovic war auf dem Weg nach vorn, als ihm in der sechsten Runde in Kurve 12 das Vorderrad wegrutschte. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Pol Espargaró wird auch in Assen nicht fahren können, so vertritt ihn auch dort Jonas Folger. Bei Honda dürfte Stefan Bradl einen der Fahrer vertreten. Ob Joan Mir oder Marc Márquez fahren können, wird sich in dieser Woche zeigen müssen.

MOTORRAD-WM

Hiobsbotschaft für die deutschen Fans: 2024 wird der Sender Servus TV Deutschland abgeschaltet, der dank kompetenter Kommentatoren die beste Übertragung von Motorradsport lieferte, die es je gab. Servus TV Österreich wird aber weiter existieren und soll noch ausgebaut werden. Wie es dann um die Rechte der Motorrad-WM steht und wie die deutschen Fans sie in ihr Wohnzimmer bekommen, wird derzeit verhandelt.

MOTOGP

Am Samstag gab es in Q2 einen Horrorunfall. Marc Márquez verbremste sich am Ende der Zielgeraden und stürzte, sein Motorrad schlitterte mit hoher Geschwindigkeit in Johann Zarco, der gerade aus der Boxengasse kam. Zum Glück traf es nur die Front der Ducati, die auseinanderbrach, und nicht Zarcos Bein. Bei der Safety-Commission wurde danach darauf hingewiesen, dass die Fahrer am Boxenausgang die blauen Flaggen beachten und notfalls stehenbleiben sollten, um in Zukunft solche Situationen zu vermeiden.

MOTORRAD-WM

Am 13. Juni wäre Gustav Reiner 70 Jahre alt geworden. Der unerschrockene Bietigheimer, der 1979, 1986 und 1987 Deutscher 500er-Meister war und bei den Fans unter dem Spitznamen „Kamikaze Gustl“ beliebt wurde, errang beachtliche WM-Platzierungen, erlitt aber auch schwerste Verletzungen. Er starb am 24. November 2007 an Herzversagen.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Sachsenring (D) – 18. Juni 2023 7. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 91,775 km über 25 Runden à 3,671 km. 29 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 25 Grad, Asphalt 43 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Pedro Acosta (E)	Kalex	25	35.15,315 min	1.23,673 min	25
2.	Tony Arbolino (I)	Kalex	25	+2,730 sec	1.23,725 min	20
3.	Jake Dixon (GB)	Kalex	25	+2,825 sec	1.24,148 min	16
4.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	25	+9,013 sec	1.24,302 min	13
5.	Alonso Lopez (E)	Boscoscuro	25	+12,274 sec	1.24,276 min	11
6.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	25	+13,540 sec	1.24,354 min	10
7.	Sam Lowes (GB)	Kalex	25	+14,457 sec	1.24,487 min	9
8.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	25	+15,053 sec	1.24,596 min	8
9.	Albert Arenas (E)	Kalex	25	+15,219 sec	1.24,444 min	7
10.	Celestino Vietti (I)	Kalex	25	+15,397 sec	1.24,421 min	6
11.	Sergio Garcia (E)	Kalex	25	+22,204 sec	1.24,596 min	5
12.	Barry Baltus (B)	Kalex	25	+23,478 sec	1.24,982 min	4
13.	Filip Salac (CZ)	Kalex	25	+23,586 sec	1.24,751 min	3
14.	Ai Ogura (J)	Kalex	25	+23,879 sec	1.24,850 min	2
15.	Dennis Foggia (I)	Kalex	25	+24,947 sec	1.25,095 min	1
16.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	25	+28,448 sec	1.25,242 min	-
17.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	25	+32,574 sec	1.25,151 min	-
18.	Zonta v. d. Goorbergh (NL)	Kalex	25	+35,241 sec	1.25,256 min	-
19.	Carlos Tatay (E)	Kalex	25	+36,630 sec	1.25,699 min	-
20.	Marcos Ramírez (E)	Forward	25	+48,790 sec	1.25,360 min	-
21.	Taiga Hada (J)	Kalex	25	+1.11,766 min	1.26,278 min	-
22.	Kasma Daniel (MAL)	Kalex	25	+1.23,431 min	1.26,197 min	-
	Nicht gewertet:					
	Joe Roberts (USA)	Kalex	18	+7 Runden	1.24,649 min	-
	Lorenzo Dalla Porta (I)	Forward	11	+14 Runden	1.25,804 min	-
	Izan Guevara (E)	Kalex	8	+17 Runden	1.25,618 min	-
	Arón Canet (E)	Kalex	5	+20 Runden	1.24,012 min	-
	Lukas Tulovic (D)	Kalex	4	+21 Runden	1.25,991 min	-
	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	0	+25 Runden	-	-
	Darryn Binder (ZA)	Kalex	0	+25 Runden	-	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Arbolino	139
2.	Acosta	124
3.	Lopez	82
4.	Dixon	79
5.	Salac	72
6.	Canet	65
7.	Chantra	59
8.	Lowes	53
9.	Vietti	45
10.	Gonzalez	44
21.	Tulovic	6

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	175
2.	Boscoscuro	86

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Elf Marc VDS Racing Team	192
2.	Red Bull KTM Ajo	158
3.	Speed Up Racing	118
4.	Pons Wegow LOS40	99
13.	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	16

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Acosta	1.23,858 min
2.	Arbolino	1.24,127 min
3.	Dixon	1.24,158 min
4.	Canet	1.24,158 min
5.	Lopez	1.24,264 min
6.	Lowes	1.24,269 min
7.	Chantra	1.24,270 min
8.	Aldeguer	1.24,270 min
9.	Arenas	1.24,380 min
10.	Garcia	1.24,380 min
11.	Vietti	1.24,380 min
12.	Gonzalez	1.24,516 min
13.	Salac	1.24,599 min
14.	Baltus	1.24,677 min
15.	Bendsneyder	1.24,747 min
16.	Roberts	1.24,909 min
17.	Alcoba	1.24,930 min
18.	Dylan Kelly	1.25,519 min
19.	Binder	1.24,612 min
20.	Ogura	1.24,684 min
21.	Tulovic	1.24,763 min
22.	Foggia	1.24,787 min
23.	VD Goorbergh	1.25,163 min
24.	Ramírez	1.25,600 min
25.	Dalla Porta	1.25,713 min
26.	Tatay	1.25,900 min
27.	Guevara	1.25,911 min
28.	Daniel	1.26,125 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Moto3

Deniz Öncü bricht Ayumu Sa

Nur für ein paar Meter vorn: Deniz Öncü (#53) überrumpelte Ayumu Sasaki (#71) in der letzten Kurve

MOTOGP

So oft schon wurde Deniz Öncü der Sieg wenige Meter vor dem Ziel entrissen. Diesmal drehte der Türke den Spieß um und überholte Ayumu Sasaki, der das ganze Rennen geführt hatte, in der letzten Kurve.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Ayumu Sasaki war einfach phänomenal. Der Japaner aus dem Intact-Husqvarna-Team von Peter Öttl legte im Qualifying eine Runde hin, bei der er nicht nur den Sachsenring-Rekord pulverisierte und alle anderen um mehr als eine Sekunde hinter sich ließ, ihm hätten mit dieser Zeit auch in der Moto2 nur sechs Hundertstelsekunden gefehlt, um automatisch in die Q2 einzuziehen! Und so ganz nebenbei zog er in seinem Windschatten gleich noch seinen Teamkollegen Collin Veijer

Northern Talent Cup

Sieg und Führung für Sessler

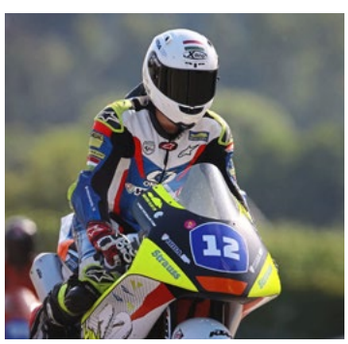
Das erste Rennen auf dem Sachsenring gewann der Ungar Martin Vincze, aber mit einem Sieg im zweiten Rennen am Sonntag konnte Rocco Caspar Sessler die Cup-Führung übernehmen.

Es war eine tolle Kulisse für die Northern-Talent-Cup-Piloten, vor den Zuschauern der MotoGP fahren zu können. Aber sie mussten auch die gleichen schwierigen Bedingungen von mal trockenem, mal nassem, mal abtrocknendem Asphalt meistern. Lenoxx Phommara konnte sich die Pole-Position sichern, und im ersten Rennen wurde der Schweizer Zweiter hinter dem Ungarn Martin Vincze und konnte seine Meisterschaftsführung zunächst ausbauen, da der zuvor punktgleiche Rocco Caspar Sessler stürzte. Doch im zweiten Rennen am Sonntagmorgen schlug Sessler beeindruckend zurück. Der Deutsche vom MCA Racing Team kämpfte ab Rennbeginn an der Spitze mit und legte sich die Konkurrenten in den letzten Runden clever zurecht. Mit mehreren starken Manövern feierte Sessler nicht nur seinen dritten Sieg in der Saison 2023, sondern übernahm auch die Meisterschaftsführung nach vier von sieben Veranstaltungen von Phommara, der im zweiten Lauf mit einem technischen Defekt ausschied. „Das erste Rennen war nicht so gut“, gab der 14-Jährige zu. „Ich habe am Anfang versucht zu pushen. Dann bin ich leider auf einen nassen Fleck gekommen und bin gestürzt. Da war ich sehr traurig, besonders wegen der Gesamtwertung. Das zweite Rennen war aber unglücklich für Lenoxx, für mich wiederum gut, weil ich die Meisterschaft jetzt mit fünf Punkten Vorsprung anführe. Hoffentlich kann ich das in Most noch ausbauen.“

0,229 Sekunden hinter Sessler sicherte sich Kyano Schoo aus den Niederlanden den zweiten Platz und damit sein erstes Podium im Northern Talent Cup. Auf Rang 3 folgte Sesslers Teamkollege Julius Ahrenkiel-Frellsen. Vincze und Novotny fuhren nach einem spannenden Rennen und zahlreichen Kämpfen auf Rang 4 und 5 ins Ziel. Der 14-jährige Anakin Zelenak schoss im ersten Rennen von Startplatz 17 zwischenzeitlich sogar kurz an die Spitze und wurde schließlich Sechster, am Sonntag Zehnter. „Im Qualifying hat es leider geregnet, und da ich noch nie im Regen gefahren bin, habe ich mich nur auf Platz 17 qualifiziert“, erzählte Zelenak. „Das erste Rennen war richtig toll, da ich von Platz 17 in der ersten Runde auf Platz 7 vorgefahren bin und auch mal auf Platz 1 war.“ ■ IP

ADAC

Sieg und Cup-Führung: Sessler



ADAC

Sieger erstes Rennen: Martin Vincze

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

saki das Herz

auf den vierten Startplatz. Auch im Rennen ließ Sasaki nichts anbrennen und machte gleich eine Lücke hinter sich auf. Doch Deniz Öncü, der schon so lange als das ewige Talent gilt und in der letzten Zeit unter den Moto3-Zwergen mit seiner Körpergröße zu kämpfen hat, hatte sich durch die Niederlage nur wenige Meter vor dem Ziel in Mugello noch weiter motiviert und hetzte Sasaki hinterher. Dabei ließ er sich auch davon nicht stoppen, dass er im Rennen, genau wie schon zuvor das ganze Wochenende an Wadenkrämpfen im linken Bein litt, weil er dieses weit anwinkeln musste und ihn in den vielen Linkskurven die Blutzufuhr abgeschnürt wurde. Er massierte sich die linke Wade immer wieder auf den Geraden, wurde dabei aber nicht langsamer und holte Sasaki ein. Doch es schien, als gäbe es kein Vorbeikommen an dem routinierten Japaner. In der letzten Runde machte Sasaki alle Linien dicht, doch in der letzten Kurve hielt er sich zunächst in der Fahrbahnmitte, dann scherte er für einen größeren Bogen nach rechts aus, und da schlüpfte Öncü innen rein und gewann. „Ich hatte ihn zuvor außen gehört, ich wollte nicht, dass er da vorbei kann, ich hatte nicht damit gerechnet, dass er innen so reinschneiden kann“, gab Sasaki zu. Öncü war genauso über allen Wolken wie sein Teamchef Aki Ajo. „Ich hatte immer gesagt, dass auch große Fahrer in der Moto3 gewinnen können“, so der Finne. „Deniz hat es jetzt bewiesen.“ Deniz war nach dem Sieg ganz aufgekratzt und widmete ihn zum Vatertag seinem Vater Önder.

Peter Öttl wirkte nach der Niederlage seines Fahrers schwer enttäuscht, zumal Collin Veijer nach einer tollen Vorstellung in der Spitzengruppe gestürzt war. Xavier Artigas fuhr beim Heimrennen seines Prüstel-CFMoto-Teams als Zehnter durchs Ziel, wurde wegen Überfahrens der Streckenbegrenzung um einen Platz zurückversetzt. Joel Kelso wurde 22. ■

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Sachsenring (D) – 18. Juni 2022 7. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 84,433 km über 23 Runden à 3,671 km. 29 Fahrer gestartet, 27 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 25 Grad, Asphalt: 37 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Deniz Öncü (TR)	KTM	23	33.10,531 min	1.25,842 min	25
2.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	23	+0,095 sec	1.25,769 min	20
3.	Daniel Holgado (E)	KTM	23	+12,074 sec	1.25,694 min	16
4.	Ivan Ortolá (E)	KTM	23	+12,196 sec	1.25,880 min	13
5.	David Alonso (COL)	GasGas	23	+17,158 sec	1.26,120 min	11
6.	Jaume Masiá (E)	Honda	23	+17,328 sec	1.26,112 min	10
7.	Diogo Moreira (BR)	KTM	23	+17,416 sec	1.26,229 min	9
8.	Ryusei Yamanaka (J)	GasGas	23	+17,468 sec	1.25,978 min	8
9.	Stefano Nepa (I)	KTM	23	+17,548 sec	1.26,207 min	7
10.	Taiyo Furusato (J)	Honda	23	+18,132 sec	1.26,340 min	6
11.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	23	+17,838 sec	1.26,602 min	5
12.	David Muñoz (E)	KTM	23	+20,723 sec	1.26,763 min	4
13.	José Antonio Rueda (E)	KTM	23	+21,034 sec	1.26,481 min	3
14.	Kaito Toba (J)	Honda	23	+21,147 sec	1.26,705 min	2
15.	Andrea Migno (I)	KTM	23	+21,241 sec	1.26,681 min	1
16.	Adrian Fernández (E)	Honda	23	+33,445 sec	1.27,101 min	–
17.	Riccardo Rossi (I)	Honda	23	+33,536 sec	1.27,181 min	–
18.	Romano Fenati (I)	Honda	23	+33,611 sec	1.27,161 min	–
19.	Mario Aji (RI)	Honda	23	+33,759 sec	1.27,158 min	–
20.	Scott Ogden (GB)	Honda	23	+36,144 sec	1.27,042 min	–
21.	Filippo Farioli (I)	KTM	23	+43,725 sec	1.27,126 min	–
22.	Joel Kelso (AUS)	CFMoto	23	+45,306 sec	1.27,262 min	–
23.	Joshua Whatley (GB)	Honda	23	+55,584 sec	1.27,874 min	–
24.	David Salvador (E)	KTM	23	+55,605 sec	1.27,465 min	–
25.	Tatchakorn Buasri (T)	Honda	23	+55,729 sec	1.28,231 min	–
26.	Daniel Shahril (M)	KTM	23	+55,801 sec	1.28,336 min	–
27.	Ana Carrasco (E)	KTM	23	+55,954 sec	1.28,330 min	–

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Holgado	125
2.	Masiá	84
3.	Ortolá	81
4.	Sasaki	79
5.	Öncü	78
6.	Moreira	73
7.	Alonso	62
8.	Artigas	55
9.	Rueda	42
10.	Nepa	40

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	170
2.	Honda	109
3.	Husqvarna	82
4.	GasGas	70
5.	CFMoto	55

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Red Bull KTM Tech3	127
2.	Leopard Racing	122
3.	Team MTA	121
4.	Red Bull KTM Ajo	120
5.	Liqui Moly Husqvarna Intact GP	97
6.	GasGas Aspar Team	96
8.	CFMoto PrüstelGP	67

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Sasaki	1.25,130 min
2.	Öncü	1.26,222 min
3.	Ortolá	1.26,285 min
4.	Veijer	1.26,641 min
5.	Muñoz	1.26,648 min
6.	Masiá	1.26,790 min
7.	Holgado	1.26,826 min
8.	Toba	1.26,853 min
9.	Moreira	1.26,898 min
10.	Nepa	1.26,921 min
11.	Furusato	1.26,929 min
12.	Artigas	1.27,017 min
13.	Bertelle	1.27,029 min
14.	Migno	1.27,289 min
15.	Alonso	1.27,366 min
16.	Yamanaka	1.27,493 min
17.	Rueda	1.27,592 min
18.	Farioli	1.27,694 min
19.	Kelso	1.27,760 min
20.	Aji	1.27,845 min
21.	Carrasco	1.28,088 min
22.	Rossi	1.28,092 min
23.	Fenati	1.28,124 min
24.	Fernández	1.28,232 min
25.	Whatley	1.28,658 min
26.	Buasri	1.28,681 min
27.	Syahril	1.29,316 min
28.	Ogden	1.27,585 min
29.	Salvador	1.27,800 min

Vorschau GP Niederlande

ZEITPLAN

GP der Niederlande
(alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 23. Juni 2023

9.00–9.35	Moto3	1. Training
9.50–10.30	Moto2	1. Training
10.45–11.30	MotoGP	1. Training
13.15–13.50	Moto3	2. Training
14.05–14.45	Moto2	2. Training
15.00–16.00	MotoGP	2. Training

Samstag, 24. Juni 2023

8.40–9.10	Moto3	3. Training
9.25–9.55	Moto2	3. Training
10.10–10.40	MotoGP	freies Training
10.50–11.05	MotoGP	Qualifying 1
11.15–11.30	MotoGP	Qualifying 2
12.50–13.05	Moto3	Qualifying 1
13.15–13.30	Moto3	Qualifying 2
13.45–14.00	Moto2	Qualifying 1
14.10–14.25	Moto2	Qualifying 2
15.00	MotoGP	Sprintrennen

Sonntag, 25. Juni 2023

9.45–9.55	Moto GP	Warm-up
10.00–10.35	MotoGP	Fahrerparade
11.00	Moto3	Rennen, 17 Rdn.
12.15	Moto2	Rennen, 18 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 20 Rdn.

STATISTIK

GP der Niederlande

Sieger 2022
Moto3: Ayumu Sasaki (J), Husqvarna
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati

Pole-Position 2022
Moto3: Ayumu Sasaki (J), Husqvarna, 1.41,296 (= 161,4 km/h)
Moto2: Jake Dixon (GB), Kalex, 1.36,736 (= 169,0 km/h)
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati, 1.31,504 (= 178,6 km/h)

Schnellste Runde 2022
Moto3: John McPhee (GB), Husqvarna, 1.41,190 (= 161,5 km/h)
Moto2: Celestino Vietti (I), Kalex, 1.36,729 (= 169,0 km/h)
MotoGP: Aleix Espargaró (E), Aprilia, 1.32,500 (= 176,7 km/h)

Rundenrekord
Moto3: John McPhee (GB), Husqvarna, 1.41,190 (= 161,5 km/h) (2022)
Moto2: Raúl Fernández (E), Kalex, 1.36,690 (= 169,1 km/h) (2021)
MotoGP: Aleix Espargaró (E), Aprilia, 1.32,500 (= 176,7 km/h) (2022)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Dreikampf zu Beginn: YART (#7) vor Yoshimura-SERT (#12) und Weltmeister FCC

14 Jahre für 24 Stun

Nach einer seit 2009 andauernden Durststrecke bei der Tagesdistanz konnte YART-Yamaha von Mandy Kainz mit Marvin Fritz, Karel Hanika und Niccolò Canepa die 24 Stunden von Spa gewinnen. Das Trio siegte trotz einiger Pech-Situationen.

Von: **Toni Börner**

So emotional und sprachlos wie am Sonntag in Spa-Francorchamps hat man Mandy Kainz selten gesehen. Sein YART Yamaha EWC Official Team gewann die Hatz um die Tagesdistanz auf der Ardennen-Achterbahn mit Marvin Fritz, Karel Hanika und Niccolò Canepa vor FCC-TSR Honda France mit Mike di Meglio, Josh Hook und Alan Techer sowie dem BMW-Werksteam mit Markus Reiterberger, Ilya Mikhalchik und Jeremy Guarnoni. 14 Jahre musste Kainz auf diesen Triumph bei einem 24-Stunden-Rennen warten. „Wir waren so oft nahe dran, aber nie war das Glück auf unserer Seite“, resümierte er sichtlich gerührt. Dabei hätte auch dieses Mal wieder alles schiefgehen können, als Fritz in den Morgenstunden in einem Vollgasabschnitt der Hinterreifen geplatzt war. Der Deutsche hielt das Motorrad aber senkrecht und bekam an der Box eine frische Pelle. „Wir haben niemals aufgehört, daran zu glauben, dass wir es schaffen können“, fuhr Kainz fort. „Ich kann dem Team gar nicht genug für die harte Arbeit danken! Es hat alles zusammengepasst, alle drei Fahrer waren sensationell, alle drei haben auf jeder einzelnen Runde hart gepusht und uns den Sieg heimgeholt. Ich bin auf jeden Einzelnen von uns absolut stolz!“ YART übernahm damit auch die WM-Führung um einen Punkt vor FCC-Honda. „Die WM-Führung ist das eine“, so Fritz. „Aber der größte Boost ist für die ganze Mannschaft und die Fahrer der Sieg. Wir fahren bei jedem Rennen am absoluten Limit, und dann scheint irgendwie immer im letzten Moment irgendwas zu passieren. Es ist jetzt absolut erleichternd, dass wir zeigen konnten, dass YART nicht nur Qualifying kann, sondern dass wir auch nach 24 Stunden gewinnen können. Ich weiß gar nicht mehr, wie viele Male wir nahe dran und doch knapp vorbei waren.“ Insgesamt 572 Mal umrundete die YART Yamaha die 6,985 Kilometer lange Piste – eine Distanz von 3995,42 Kilometern. Dabei legte YART mit 28 Boxenstopps gleich drei mehr ein als die hinter ihnen platzierte Honda und BMW. Trotzdem verbrachten die Österreicher die wenigste Zeit an der Box. Honda musste einmal die Auspuffanlage wechseln, BMW hatte kleinere technische Probleme zu beseitigen.

> „Bei hohen Temperaturen hatten wir mit dem Grip zu kämpfen, später waren wir alle drei teilweise die Schnellsten auf der Strecke und blieben fehlerfrei.“
>
> Markus Reiterberger

Suzuki fällt zurück

Eigentlich war es ein Dreikampf um den Sieg zwischen YART, FCC und den Rekordweltmeistern von SERT mit Sylvain Guintoli, Gregg Black und Etienne Masson. Doch nach einer Stop-and-Go-Penalty am Samstag und dem Wechsel der Wasserpumpe dreieinhalb Stunden vor Schluss verlor Suzuki erst den Anschluss im Kampf um den Sieg und schließlich auch noch Rang 3.

Den schnappte sich das BMW World EWC Team von Werner Daemen, das im Vorjahr bei seinem Heimrennen in Spa gewinnen konnte. „Es war ein sehr hektisches Rennen“, fasste Dae-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

BÖRNER

BÖRNER

Los geht's: Start zum 24-Stunden-Marathon in den Ardennen

BÖRNER

Auf der Sonnenseite: Canepa, Hanika und Fritz

BÖRNER

Mächtig Feuer gemacht: Ihren Vorjahres-Sieg konnte BMW nicht wiederholen, aber sie fuhren auf das Podest

men zusammen und meinte damit gerade die Anfangsphase, als es sein Team bei drei Boxenstopps unter Safety Car nicht schaffte, wieder auf die Strecke zu gehen und damit drei Mal eine halbe Runde verlor. Außerdem machten die heißen Bedingungen am Tage der BMW-Mannschaft etwas mehr zu schaffen als der Konkurrenz. „Als es kühler wurde, waren wir eines der besten Teams, denke ich", so Daemen. „Bei hohen Temperaturen hatte ich mit dem Grip zu kämpfen, habe es daher etwas ruhiger angehen lassen und bin auf Sicherheit gefahren", so Reiterberger. „Später waren wir alle drei teilweise die Schnellsten auf der Strecke und haben das Maximum gegeben. Weil wir bis zum Schluss fehlerfrei blieben, konnten wir Rang 3 holen."

24 Stunden harte Arbeit

Für Florian Alt und seine Teamkollegen Steven Odendaal und Tati Mercado war Spa am Ende eine Schadensbegrenzung. Die #333 Viltais-Honda hatte immer wieder mit technischen Problemen zu kämpfen und fiel schließlich bis auf den zehnten Gesamtrang und Platz 7 in der EWC-Wertung zurück.

Ein starkes Rennen kam vom Deutschen Kremer Racing Team. Die orangene Yamaha von Manfred Kremer wurde von Daniel Rubin, Geoffroy Dehaye und Christian Napoli bis auf den 13. Gesamtrang und auf Platz 8 der EWC-Wertung nach vorne gefahren. Die101 Aviobike Yamaha des italienischen Teamchefs Giovanni Baggi, die unter anderem mit dem Schweizer Yves Lindegger an den Start ging, kämpfte das gesamte Rennen über mit technischen Querelen, ließ sich aber nicht unterkriegen und wurde 22.

Bei LRP Poland wurde nach einem Motorschaden rund drei Stunden vor Schluss Dominik Vincon zu Rennende wieder in sein Leder gepackt und schob die BMW durchs Ziel. Laut Rennleitung wurde die „Zieldurchfahrt" allerdings nicht anerkannt. Noch mehr Pech hatte das Team Bolliger Switzerland #8. „Frag lieber, was nicht kaputtgegangen ist", konstatierte Kevin Bolliger. „Zweimal Elektronik, zweimal Shifter, einmal Benzinpumpe, einmal Kupplungsschaden. Das hat sich alles summiert." Die finale Aufgabe kam nach knapp 18 Stunden Rennzeit. ERC Endurance Ducati fiel knapp vor der 4-Stunden-Marke mit Getriebeschaden aus. ■

RENNERGEBNIS ENDURANCE-WM

24 Stunden von Spa (B) 17./18.06.2023, 2. WM-Lauf; 3995,420 km, 572 Rdn. à 6,985 km; 36 Teams gestartet, 23 gewertet.

	Team	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	YART - Yamaha Official Team EWC (Fritz/Hanika/Canepa)	Yamaha	527 Runden
2.	F.C.C. TSR Honda France (Di Meglio/Hook/Techer)	Honda	+1 Rde.
3.	BMW Motorrad WET (Reiterberger/Mikhalchik/Guarnoni)	BMW	+3 Rdn.
4.	Yoshimura SERT Motul (Black/Guintoli/Masson)	Suzuki	+5 Rdn.
5.	Team Kawasaki Webike (De Puniet/Watanabe/Leblanc)	Kawasaki	+10 Rdn.
6.	KM99 (Mackels/Marino/Mahias)	Yamaha	+11 Rdn.
7.	National Motos Honda (S. Suchet/V. Suchet/Raymond)	Honda	+16 Rdn.
8.	Team 33 Louit April Moto (Calia/Gamarino/Pons)	Kawasaki	+16 Rdn.
9.	Honda No Limits (Nigon/Gabellini/Masbou)	Honda	+20 Rdn.
13.	Motobox Kremer Racing #65 (Choy/Rubin/Dehaye)	Yamaha	+29 Rdn.

WM-STAND TEAMS

1	YART - Yamaha	118 Punkte
2	F.C.C. TSR Honda France	117
3	BMW Motorrad World EWC	85
4	Yoshimura SERT Motul	66
5	Honda Viltais Racing	56

WM-STAND HERSTELLER

1	Honda	114 Punkte
2	Yamaha	103
3	BMW	73
4	Kawasaki	68
5	Suzuki	41

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Überschäumende Freude: Héctor Garzó gelang im zweiten Rennen der erste MotoE-Sieg

MOTOGP

Garzó gewinnt

Héctor Garzó holte auf dem Sachsenring den ersten Sieg für Intact in dieser Saison. Damit bekam der Spanier die Genugtuung für das erste Rennen, in dem er abgeschossen wurde. Auch Randy Krummenacher stand einmal auf dem Podest.

Von: **Imre Paulovits**

Es ging richtig rund. An der Spitze des MotoE-Feldes startete eine Siebenergruppe mit Eric Granado, Jordi Torres, Héctor Garzó, Randy Krummenacher, Nicholas Spinelli, Matteo Ferrari und Alessandro Zaccone die letzte Runde des ersten Rennens. Doch dann übertrieb es Granado, legte sich beim Einbiegen in die erste Kurve ab, und Nicholas Spinelli wollte gleich beide Intact-Piloten in einem Zug nehmen, was mächtig schiefging. Er rammte Garzó, und der Spanier ging zu Boden. Doch noch schneller stand er wieder auf den Beinen und warf dem draufgängerischen Franzosen heftige Flüche hinterher. Torres, der bereits die Pole-Position herausgefahren hatte, bekam durch diese Zwischenfälle einen ordentlichen Vorsprung, und Randy Krummenacher wurde auf den zweiten Platz nach vorne gespült. „Es war kein einfaches Rennen“, grinste Torres zwischen seinen langen Koteletten. „Außer, dass ständig die Positionen wechselten, musste man hier auch den Vorderreifen managen, damit er zum Schluss nicht einging. Aber die hautengen Kämpfe mit all ihren Remplern haben richtig Spaß gemacht.“ Randy Krummenacher zeigte sich ebenfalls zufrieden: „Wir haben hier am Freitag eine wichtige Änderung an dem Motorrad vorgenommen, danach habe ich mich bereit gefühlt. Da ich vom siebten Startplatz aus losfahren musste, war es nicht leicht. Aber weil wir hier zehn Runden gefahren sind, fühlte sich das Rennen länger an als sonst, so hatte ich auch mehr Möglichkeiten zum Überholen.“

Regen bringt Segen

Im zweiten Rennen hingen dunkle Wolken über der Strecke, es war aber noch trocken, als die Ducati-E-Bikes auf die Reise gingen. Wieder bildete sich eine große Gruppe an der Spitze des Feldes, wo sich Garzó, Torres und Casadei um die Führung stritten. Dann zog Garzó zu Beginn der sechsten Runde in einem Zug gleich an Casadei und Torres vorbei und überquerte als Führender die Ziellinie, während es begann zu regnen. Der Regen wurde dann gleich so stark, dass während sich das Feld in Richtung Omega schlängelte, die rote Flagge herauskam und das Ergebnis der letzten Zieldurchfahrt als das Endergebnis gewertet wurde. So konnte Garzó seinen ersten Sieg in der MotoE feiern. Schnell war der Ärger aus dem ersten Rennen vergessen, und der Spanier war in Feierlaune. „Ich muss mich für meinen Wutausbruch nach dem ersten Rennen entschuldigen, aber ich war wirklich sauer“, erklärte er. „Ich habe danach versucht, mich so gut es ging auf das zweite Rennen zu konzentrieren. Und jetzt haben wir es geschafft. Ich denke, das Team und ich haben es verdient. Es ist einfach ein super Gefühl!“ Randy Krummenacher fuhr die schnellste Rennrunde, es reichte aber nur für P6. „Ich hatte noch einiges in petto, aber ich hätte nicht gedacht, dass ich mich in sechs Runden nach vorne arbeiten muss. In Assen will ich am Doppel-Podium arbeiten“, so der Schweizer Ex-Weltmeister. ■

ERGEBNIS 1. RENNEN

Sachsenring (D): 17. Juni 2023

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Jordi Torres (E)	14.46,636 min
2.	Randy Krummenacher (CH)	+0,778 s
3.	Nicolas Spinelli (I)	+0,962 s
4.	Matteo Ferrari (I)	+1,014 s
5.	Alessandro Zaccone (I)	+1,370 s
6.	Mattia Casadei (I)	+3,550 s
7.	Tito Rabat (E)	+4,772 s
8.	Miquel Pons (E)	+4,850 s
9.	Andrea Mantovani (I)	+5,282 s
10.	Hikari Okuba (J)	+6,481 s

ERGEBNIS 2. RENNEN

Sachsenring (D): 17. Juni 2023

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Héctor Garzó (E)	8.50,507 min
2.	Mattia Casadei (I)	+0,233 s
3.	Jordi Torres (E)	+0,290 s
4.	Eric Granado (BR)	+0,577 s
5.	Nicolas Spinelli (I)	+0,779 s
6.	R. Krummenacher (CH)	+0,802 s
7.	Matteo Ferrari (I)	+0,857 s
8.	Hikari Okuba (J)	+2,650 s
9.	Alessandro Zaccone (I)	+2,657 s
10.	Andrea Mantovani (I)	+2,770 s

WM-STAND

1.	Torres	104 Punkte
2.	Ferrari	86
3.	Garzó	84
4.	Krummenacher	75
5.	Casadei	60
6.	Granado	48
7.	Mantovani	48
8.	Zaccone	47
9.	Manfredi	45
10.	Spinelli	45

MOTOGP

Héctor Garzó (#4) vor Torres und Casadei

MOTOGP

Randy Krummenacher: Im ersten Rennen aufs Podest

MOTOGP

Jordi Torres: Sein Sieg war 400. Podium für Aspar

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Final-Drama (v.l.): Sieger Harris, Kruse Hansen, Smolinski, Stichauer

VELDHUIZEN

Die Vierer-Bande

Beim zweiten Lauf der Langbahn-WM auf der Speedwaybahn in Ostrow spitzte sich der Titelkampf dramatisch zu: Im Finallauf konnte Chris Harris dem vorher überragenden Martin Smolinski den Sieg entreißen. Damit liegt zwischen Tabellenführer Josef Franc, Smolinski, Zach Wajtknecht und Harris ein einziger Punkt! Sogar der in Polen Neuntplatzierte Lukas Fienhage hat noch reelle Titelchancen.

Von: **Thomas Schiffner**

Sie nennen ihn den „Bomber“, und das ist kein Zufall. Der 40-jährige Brite, im letzten Jahr WM-Dritter, fährt sich auf der Langbahn in seinen dritten Frühling. Konnte man sich bis zum Finallauf in Ostrow sicher sein, dass der Sieger nur Smolinski heißen könne, riss der „Bomber“ im Endlauf das Ruder herum. Das deutsche Quartett unter den GP-Fixstartern war schon vor Rennbeginn geschrumpft: Max Dilger hatte wegen seiner vom letzten Jahr lädierten Hüfte kein grünes Licht der Ärzte bekommen. Für ihn rückte der Niederländer Dave Meijering nach, der Platz 13 belegte.

Erster Sieg für „Bomber“

Obwohl Langbahnrennen auf einer Speedwaybahn so befremdlich sind wie MotoGP auf einer Cross-Strecke, erwies sich der GP auf der 372 Meter kurzen Bahn in Ostrowo Wielkopolski als Knaller, denn die Heats auf Langbahnmotorrädern waren spannender den je. Speedwayspezialisten wie Smolinski oder Harris wähnte man im Vorteil, was sich tatsächlich bewahrheitete.

Zunächst lief alles auf Smolinski hinaus. Der Olchinger blieb in seinen fünf Vorläufen ungeschlagen und zog mit Kenneth Kruse Hansen und Hynek Stichauer direkt ins Finale ein. Das hätte auch Chris Harris geschafft, wenn ihn nicht in seinem letzten Outing ein Getriebeproblem gestoppt hätte. „Bomber“ Harris musste den Weg über das Last-Chance-Heat nehmen, das er vor Landsmann Zach Wajtknecht gewann; Herxheim-Sieger Franc schied als Dritter aus.

Im Finale gewann Smolinski von Startplatz Blau den Start, doch Harris, von ganz außen kommend, quetschte sich auf die Innenbahn und machte vier Runden lang Druck. Mit einer Maschinenlänge gewann der Brite im zehnten Finalauftritt seinen ersten GP vor „Smoli“ und Kruse Hansen.

Ex-Weltmeister Romano Hummel begann mit einem Sieg, doch der Niederländer endete auf einem enttäuschenden elften Platz. Auch Lukas Fienhage hatte sich mehr ausgerechnet: Der Ex-Weltmeister verpasste, punktgleich mit Franc und Wildcard-Pilot Stanislaw Burza, das Last-Chance-Heat. Langbahn-Spezialist Stephan Katt konnte auf der Speedwaybahn nur zwei Punkte gegen Gaetan Stella einsammeln.

Josef Franc führt die Tabelle noch immer an. Doch mit vier Fahrern innerhalb eines Punktes könnte die Ausgangslage für GP3 nicht spannender sein: Am 13. Juli in Marmande in Südfrankreich. ■

VELDHUIZEN

Smolinski, Harris, Kruse Hansen (v.l.)

LANGBAHN-WM

Ostrow (PL), 17. Juni

1.	Chris Harris (GB)	13 Punkte
2.	Martin Smolinski (D)	20
3.	Kenneth Kr. Hansen (DK)	15
4.	Hynek Stichauer (CZ)	16
5.	Zach Wajtknecht (GB)	11
6.	Josef Franc (CZ)	10
7.	Stanislaw Burza (PL)	10
8.	Mika Meijer (NL)	11
9.	Lukas Fienhage (D)	10
14.	Stephan Katt (D)	2

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 2 von 6 Rennen

1.	Josef Franc	32 Punkte
2.	Martin Smolinski	32
3.	Zach Wajtknecht	32
4.	Chris Harris	31
5.	Lukas Fienhage	25
6.	Kenneth Kruse Hansen	19
7.	Hynek Stichauer	16
14.	Stephan Katt	10
15.	Daniel Spiller (D)	5
16.	Max Dilger (D)	4

NACHRICHTEN

HERLINGS WIEDER SCHWER VERLETZT

KTM-Star Jeffrey Herlings erwischte es im ersten Lauf des deutschen GP in Teutschenthal schwer: Bei den ärztlichen Untersuchungen wurde infolge seines Überschlages ein Bruch des Halswirbels C5 diagnostiziert. Herlings war das Rennen nach dem Unfall noch zu Ende gefahren! Der fünffache Weltmeister muss den Bruch nicht operieren lassen, der Heilungsprozess soll konservativ verlaufen. „The Bullet“ wird zumindest beide Indonesien-GP verpassen und kann evtl. im Juli zurückkommen. Seine Titelchancen tendieren daher gegen null.

TRIAL-WM IN ANDORRA

Titelverteidiger Toni Bou (Montesa-Honda) gewann den TrialGP von Andorra an beiden Tagen. Am Samstag und Sonntag wurde Landsmann Jaime Busto (GasGas) Zweiter vor dem Italiener Matteo Grattarola (Beta). Nach fünf WM-Veranstaltungen führt Bou mit 191 Punkten vor Busto (177) und dem Spanier Gabriel Marcelli (Montesa, 133).

OLCHING-SIEG IN STRALSUND

Der MSC Olching hat in der Speedway-Bundesliga Anschluss gewonnen: Die Bayern gewannen in Stralsund bei ihrem dritten Start zum ersten Mal mit 45:39. Bester Olchinger: Jakub Jamrog, 17 Punkte. Die Tabelle nach 5 Renntagen: 1. Güstrow 4 Punkte (3 Rennen), 2. Brokstedt 2 Punkte (2), 3. Stralsund 2 Punkte(2), 4. Olching 2 Punkte (3).

ROCZEN BEI NATIONALS-COMEBACK ZWEITER

Zum vierten Lauf der US-Motocross-Nationals-Serie kehrte SX-Weltmeister Ken Roczen zurück. Der Suzuki-Pilot fiel im ersten Lauf wegen eines Sturzes auf P7 zurück, in Moto 2 und gesamt wurde er Zweiter. Doppelsieger war erneut der Aussie Jett Lawrence (Honda), der alle acht bisherigen Läufe gewonnen hat.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Motocross MX Masters Bielstein

Und wieder Tom Koch

Bei Runde 4 der ADAC MX Masters-Serie in Bielstein siegte bei Kaiserwetter erneut Tom Koch auf der Sarholz-KTM, gefolgt von den beiden Altmeistern Max Nagl und Jordi Tixier. Das Red Plate des Serien-Führenden bleibt aber bei Max Nagl.

Von: **Frank Quatember**

Der Bielsteiner Waldkurs ist sicher eine der schönsten Naturstrecken Deutschlands. Das zog Tausende Fans ins Uelpetal, die sich den Kampf um den höchstdotierten deutschen MX-Titel nicht entgehen lassen wollten. Der Franzose Jordi Tixier begann am Samstag bärenstark und ließ im ersten Finale dem Thüringer Tom Koch keine Chance. Max Nagl wurde in Kurve 2 eingeklemmt, stürzte und rollte das Feld spektakulär vom letzten Platz bis auf Rang 6 auf.

Hochmotiviert und mit dem richtigen Setup holte sich der Bayer in Lauf 2 den Holeshot, gefolgt vom Teamkollegen Tixier. Die Herausforderung nahm Tom Koch an und ging noch in Runde 1 am Franzosen vorbei auf Platz 2. Nagl fand in der Folge auf einer seiner Lieblingsstrecken seinen Rhythmus und distanzierte den 23-jährigen WM-Piloten um fast zehn Sekunden. Hinter dem deutschen Duo kam Tixier auf Position 3 ins Ziel.

Im letzten Rennen war es erneut Nagl, der mit dem Startsieg früh die Weichen auf Laufsieg stellte. Und wieder waren es Koch und Tixier, die versuchten, den zweiten Laufsieg des 35-jährigen Weilheimers zu verhindern. Obwohl Koch viel riskierte, konnte er den Abstand nicht mehr entscheidend verringern, sicherte sich aber als dreifacher Laufzweiter den Tagessieg vor Nagl und Tixier. Damit ist Halbzeit in der Masters-Serie, weiter geht es am 5. August auf der Traditionsstrecke in Gaildorf. ■

ADAC MOTORSPORT

Wieder Tom Koch: Zweiter Tagessieg nach Randers in Folge

ADAC MX MASTERS

Bielstein (D), 17./18. Juni

1.	Tom Koch (D), KTM	2-2-2
2.	Max Nagl (D), Husqvarna	6-1-1
3.	Jordi Tixier (F), Honda	1-3-3
4.	Jakub Teresak (CZ), Husqv.	5-5-7
5.	Nico Koch (D), GasGas	8-7-6
6.	Adam Sterry (GB), KTM	3-4-39
7.	Boris Maillard (D), Suzuki	12-9-5
8.	Simon Jost (SK), KTM	11-6-9
9.	Tim Koch (D), Husqvarna	10-21-4
10.	Noah Ludwig (D), KTM	4-10-24

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 8 Rennen

1.	Max Nagl	270 Punkte
2.	Tom Koch	234
3.	Adam Sterry	209
4.	Jordi Tixier	194
5.	Maximilian Spies (KTM)	169
6.	Henry Jacobi (KTM)	150
7.	Noah Ludwig	117
8.	Nico Koch	114
9.	Jakub Teresak	106
10.	Stefan Ekerold (Husqv.)	99

Speedway-EM Czestochowa

Duell mit Titelverteidiger

Erwartungsgemäß lieferten sich beim EM-Auftakt Leon Madsen und Mikkel Michelsen einen harten Kampf, der sich in einem dramatischen Finale zugunsten des Titelverteidigers entschied.

Von: **Andreas Fahldiek**

Gleich vier Fahrer konnten beim SEC-Auftakt teils verletzungsbedingt nicht teilnehmen. Dominik Kubera, Janusz Kolodziej, Grzegorz Zengota und Andreas Lyager mussten von Timo Lahti, Szymon Wozniak, Niels-Kristian Iversen und Reservist Kacper Halkiewicz ersetzt werden. Einziger deutscher Fahrer war Kai Huckenbeck. Trotz seiner Startschwäche bot er eine teils sehr ansprechende Leistung, obwohl er das Rennen mit nur sechs Punkten abschloss. Lediglich in seinem letzten Lauf patzte Huckenbeck und verdarb sich eine mögliche Teilnahme am Hoffnungslauf. Zuvor, in Heat 7, wurde der Werlter nach einer ganz leichten Berührung mit Wozniak vom ukrainischen Referee Latosinski disqualifiziert.

„Ich bin mit der Entscheidung nicht wirklich zufrieden. Meiner Meinung nach war ich vorne. Aber Shit happens. Ich werde weiter an meinen Starts arbeiten. Wenn man erst mal vorn liegt, ist alles viel leichter“, kommentierte Huckenbeck. Hinter vorgehaltener Hand wurde allgemein von einer Fehlentscheidung des Referee gesprochen.

Die Czestochowa-Ligapiloten Leon Madsen und Mikkel Michelsen schlossen die Vorläufe als Punktbeste ab und qualifizierten sich direkt für den Endlauf.

Das nächste SEC-Rennen findet am 5. August im mecklenburgischen Güstrow statt. Auch in diesem Jahr sichert sich der neue Europameister einen Platz in der nächstjährigen GP-Serie 2024. ■

SPEEDWAY-EM

Czestochowa (PL), 17. Juni

1.	Leon Madsen (DK)	16 Pkte.
2.	Mikkel Michelsen (DK)	15
3.	Szymon Wozniak (PL)	12
4.	Kacper Woryna (PL)	11
5.	Dimitri Bergé (F)	10
6.	Niels Kristian Iversen (DK)	9
7.	Maksym Drabik (PL)	9
8.	Andzejs Lebedevs (LV)	8
9.	Patryk Dudek (PL)	8
11.	Kai Huckenbeck (D)	6

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 1 von 4 Läufen

1.	Leon Madsen	16 Punkte
2.	Mikkel Michelsen	15
3.	Szymon Wozniak	12
4.	Kacper Woryna	11
5.	Dimitri Bergé	10
6.	Maksym Drabik	9
7.	Niels Kristian Iversen	9
8.	Andzejs Lebedevs	8
9.	Jan Kvech (CZ)	7
11.	Kai Huckenbeck	6

PABIJAN

Erster Lauf, erster Sieg: Leon Madsen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

„Ziel 2023 war der WM-Titel“

Beim deutschen WM-Lauf in Teutschenthal hatte das GasGas-Team unter Davide De Carli mit dem MXGP-Leader Jorge Prado nur einen einzigen Fahrer am Start. Simon Längenfelder und Mattia Guadagnini fielen verletzt aus. Doch auch ohne Einsatz auf dem Motorrad war der Deutsche im Talkessel omnipräsent, gab reichlich Autogramme und Interviews. Einer zum Anfassen, ein echter Fanmagnet. Die Auszeit von Längenfelder ist mittlerweile beendet, der Franke ist bereit für die beiden Übersee-Rennen in Indonesien. Im Gespräch mit GasGas-Teammanager Davide De Carli ging es um die aktuelle Situation von Simon Längenfelder und Jorge Prado.

Von: **Frank Quatember**

WASNER

„Wir glauben an Simon, und die Zukunft wird zeigen, dass er ein Champion werden kann.“

Davide De Carli

Ist Simon Längenfelder im zweiten Jahr in Ihrem Team auf dem richtigen Weg?
Wir sind superzufrieden mit Simon, wir sehen einen großen Fortschritt bei ihm im Training und im Rennen. Er hat diesen Winter hart gearbeitet, um sich zu verbessern im Vergleich zum Vorjahr. Unser Ziel in 2023 war der WM-Titel, aber zu Saisonbeginn hatte Simon nicht das Glück auf seiner Seite. Zum Beispiel sein Pech in Argentinien beim Startcrash, und das setzte sich fort. Später wurde er immer stärker, und mit dem Sieg in Spanien hat er allen gezeigt, dass er den Speed hat, um Champion zu werden.

Leider war sein bestes Rennen vorerst auch das letzte. Was ist in der Woche nach dem GP von Spanien genau passiert?
Ja, es ist leider beim Training auf unserer Strecke in Malagrotta passiert. Es war im Warm-up in einem sandigen Teilstück: Simon verlor die Kontrolle, und das Vorderrad rutschte weg. Dabei brach er sich einen Knochen im Unterarm. Wir haben ihn sofort nach Rom zu Dr. Nannerini gebracht, der auch Jorge Prado operierte. Die OP war sehr effektiv, es war ein glatter Bruch ohne Splitter. Simon hatte kurz danach schon ein gutes Gefühl und keine großen Schmerzen. Er wollte sogar in Teutschenthal bei seinem Heim-GP starten, aber wir haben darüber gesprochen, und ich sagte zu ihm, dass wir keine dummen Entscheidungen treffen wollen. Wir wollen eine große Zukunft mit Simon. Außerdem wäre es schon etwas anderes, wenn er WM-Führender wäre, aber dem ist nicht so. Erst muss alles 100-prozentig verheilt sein, also wollten wir die Untersuchung am Dienstag nach Teutschenthal abwarten. Das hat geklappt, das Röntgenbild sah gut aus, Simon wird im Flugzeug sitzen, und nun können wir in Indonesien voll angreifen. Er ist am Mittwoch bereits zum ersten Mal beim Training in Dima wieder auf dem Motorrad gesessen, aber natürlich noch mit der gebotenen Vorsicht.

Bereits vor dem Trainingscrash wurde der Vertrag von Längenfelder um zwei Jahre verlängert. GasGas und die De Carlis glauben an den Deutschen?
Wir wollten Simon unbedingt im Team halten, es passt alles mit ihm, und die Ergebnisse werden früher oder später kommen, da bin ich mir ganz sicher. Wir glauben an ihn, und die Zukunft wird zeigen, dass er ein Champion werden kann.

Prado kämpfte mit Herlings bis zu dessen Verletzung erbittert um den Titel. Wie sehen Sie die Chancen Ihres Schützlings?
Beide hätten den Titel holen können. Beide sind total unterschiedliche Fahrer, Jorge ist stärker am Samstag und in Lauf 1 und Jeffrey noch nicht. Natürlich ist Herlings physisch unglaublich stark, vor allem im zweiten Lauf und zum Laufende hin. Und er hat eine Menge Erfahrung. Aber wir haben jetzt Mitte der Saison, und wir liegen in Führung. Punkt. Jorge fährt genauso, wie er und wir das wollen – mit Köpfchen. Er ist fokussiert und macht kaum Fehler. Er ist nicht der Typ, dem Druck viel ausmacht. Er hat Spaß da draußen.

Wie ist die Situation um das Engagement von Jorge Prado?
Sein Vertrag mit GasGas gilt für 2023 und 2024. Ich denke, er fühlt sich sehr wohl bei uns. Aber unser Sport ist sehr kurzlebig, wie man bei Verletzungen von Fahrern wie Maxime Renaux sehen kann. Solche Dinge können jederzeit passieren und sind nicht zu verhindern. Ich habe innerhalb von zwei Wochen mit Guadagnini und Simon zwei Fahrer eingebüßt, davor war alles perfekt. Das ist sehr bitter, aber man muss das akzeptieren.

Wie geht es Mattia Guadagnini?
Er braucht noch ein wenig Zeit nach seinem Oberarmbruch in Frankreich. Es war wie bei Simon ein glatter Bruch, aber bis zu seiner Rückkehr in die WM rechnen wir mit zwei oder drei Monaten. Nachdem er in Spanien als Zweiter auf dem Podium stand, war es für Mattia und für uns natürlich ein großer Rückschlag. Aber er ist ein Kämpfer, macht im Moment viel Physiotraining. Die WM ist für ihn noch lange nicht vorbei. ■

Davide De Carli

Geburtstag: 18. April 1993
Geburtsort: Rom
Herkunftsland: Italien

KARRIERE
bis 2015: Rennmechaniker
2015: Manager De Carli Junior Team
ab 2022: Teammanager Red Bull GasGas Factory Racing (Längenfelder, Prado, Guadagnini)

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Aston Martin

Aston Martin V12 Vanquish Volante, EZ 12/2014, 26.400 km, 421 kW (572 PS), Fzg-Nr. 206229, meteorite silver, 179.007,- € (MwSt. awb.). Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, www.astonmartin-hamburg.com, Tel. 040/538009007 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60305

Aston Martin DBX, EZ 10/2022, Vorführwagen, 2900 km, 405 kW (551 PS), Fzg.-Nr. 206047, xenon grey, 189.007,- € (MwSt. awb.). Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, www.astonmartin-hamburg.com, Tel. 040/538009007 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60306

BMW

2000 BMW Z8, Farbrarität 3x gebaut, dt. Erstauslieferung, Alpina & Original-Felgen, „Geburtsbuch". Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

BMW M & ALPINA TRACKDAYs, freies Fahren, Clubevents, Gastfahrer. www.M-CLUB.de

BMW Alpina

2003 BMW Z8 Alpina, 1 von 555, 55000 km, silber / schwarz, mit Hardtop, Preis: 310.000,- €. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Alpina B4 S Coupé, Bj. 6/2017, 24000 km, 1. Hd., alpinablau-metallic, 8-fach bereift, reichhaltige Ausstattung, scheckh.gepfl., unfallfrei, 54.900,- €. Tel. 0172/3168655

Ferrari

1950/2013 Ferrari 12 Zylinder, Handschalter, mit guter Historie für Sammlung... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, 040-25335000, cargold-collection.com H

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

1988 Ferrari GTS Turbo, erst 56.000 km, Classiche Certificate, Matching No. & Colours, € 117.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

Fiat

1967 Fiat Dino Spyder 2000, gute originale Substanz, seit über 15 Jahren in einer Hand, aus Sammlungsauflösung, 98.000,- €. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Jaguar

1955 Jaguar XK140 DHC, erst 2. Hand, restauriert, Matching No. & Colours, Heritage Certificate. € 169.900,-. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, cargold-collection.com H

Maserati

www.MODENA.de. Tel. 06327/97700 H

McLaren

1993/97 McLaren F1, für Sammlung... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! Cargold Collection Hamburg, Tel. 040-25335000, cargold-collection.com H

Mercedes

SLS AMG, EZ 03/2011, 1. Hd., dt. Fzg., orig. 19800 km, Sonderlack saphirrot-met., Exclusiv-Leder graphite, Erstlack, Neuwagenzustand, 239.900,- Euro. André Thonemann Sportwagen, Johann-Gutenberg-Str. 7, 61273 Wehrheim, Tel. 06081/964689 oder 0172/7214436, www.AT-sportwagen.de H

190 E 2.3, DTM 92 Sondermodell. H-Gutachten. Familienbesitz. 84453 Mühldorf. Email: gerhard.frevel@googlemail.com

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr.60270

Mercedes SL 280, EZ 3/98, 5-Gang-Sportschaltung, designo-rot-metallic, Hardtop, Klima, elektr. Stoffdach, TOP-Zustand 2+, 110000 km, Leder schwarz, Insp./HU neu, seit 10 Jahren in meiner Sammlung, alle Wartungen regelmäßig bei Mercedes, ein klassischer Roadster zum Saisonstart mit Wertsteigerungspotential 23.900,- €. Tel. 0171/1739797, jmeinen@live.de

Jetzt online abonnieren!
MOTOR SPORT aktuell
Top-Prämien und attraktive Geschenke zur Auswahl!
www.motorsport-aktuell.com/abo

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

997 Carrera 4S Coupé PDK, 23000 km, unfallfrei, EZ 10/2008, Saison, Autom., Sport+, scheckh.gepfl. PZ, TopZustand: 86.600,- €. Hamburg, Tel. 0151/15029221
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60285

1973 Porsche 911 2.7 RS Lightweight (M471), lückenlose Historie, aufwendig restauriert, seltene Leichtbau Ausführung. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Ankauf von Porsche, neu und gebraucht. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

Porsche AT-Motoren: 911 - 930 - 964 - 993 - 996 - 997 - Boxster - Turbos sowie Getriebe + sonst. Ersatzt. Fa. Schröder 02421/391258, www.porschroeder.de H

2016 Porsche 911 R, erst 2.800 km, PTS schwarz, Einmassen-Schwungrad, Lift, Sport Chrono. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Versicherungen

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

Bücher:
www.motorbuch-versand.de

Zubehör

Titan Solar Carport 14.900,- €, Komplettpaket mit einspeisefähigem Wechselrichter: Carport mit 8 kWp Solarpaneelen (12x660W), Deye Hybrid Wechselrichter dreiphasig 12 kW sowie Ladestation für E-Autos (Wall Box) für komplett 14.900,- €. Aufpreis für 60 kWh LiFePO4 Lithium Stromspeicher nur 15.000,- €. Lieferzeit 3 Monate. Auf Wunsch Aufbau und Installation für 4.900,- € pauschal deutschlandweit. info@titansolar.de - www.titansolar.de Tel. 030 / 4470 51 21

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 28/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	Anzeigenpreise privat € jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE

FERRARI

Hommage an Gilles Villeneuve: Charles Leclerc fuhr beim Grand Prix in Montreal mit dem Helmdesign des Kanadiers

Warum die BOP notwendig ist

WEC: 24h-Rennen in Le Mans MSa 27/2023

Hallo Herr Schurig, ich lese regelmäßig mit großem Interesse Ihre Berichte und Kommentare in der sport auto und in Motorsport aktuell. Die große Freude über die diesjährigen 24 Stunden von Le Mans und ein meines Erachtens etwas „schräger“ Kommentar auf „Motorport-Total“ haben mich veranlasst, meine Gedanken zu diesem Jahrhundert-Rennen aufzuschreiben.

Es war ein fantastisches Rennen, das dem 100-jährigen Jubiläum des bedeutendsten Autorennens der Welt würdig war. Und zwar unabhängig vom Sieg des Cavallino Rampante. Vor einer unglaublichen Kulisse von 325 000 Zuschauern erlebten wir von der ersten bis zur letzten Stunde einen actiongeladenen und spannenden Verlauf mit zahlreichen zum Glück ausnahmslos glimpflich verlaufenen Unfällen. Wer in Le Mans dabei war, kann sich glücklich schätzen, die einzigartige Atmosphäre genossen zu haben.

Nach dem Rennen regte sich Kritik, insbesondere am ACO und der kurzfristigen Änderung der „Balance of Performance“ (BOP). Zweifellos war der Termin für eine Anpassung der BOP so kurz vor dem Rennen überaus schlecht gewählt. Aber zunächst mal sollten die LMDh-Prototypen von Cadillac und Porsche in die Position versetzt werden, mit den LMH von Toyota und Ferrari mitzuhalten. Deshalb bekam nicht nur Toyota einen beachtlichen Ballast, sondern auch die schnellen Ferrari. Die BOP wird fast immer als Ärgernis empfunden. Wer eingebremst wird, lamentiert; wer einen Vorteil zugebilligt bekommt, ist zufrieden. So ist das. Andererseits hätten wir ohne die BOP heute keinen blühenden Rennsport mit GT3 und Prototypen. Das Publikum ist nicht bereit, sich Rennen anzuschauen, die von einem technisch überlegenen Gegner dominiert werden. Die eingebremsten Kosten, die Vielzahl der Fabrikate und Fahrzeuge sind ein Erfolg der BOP. Die Formel 1 kennt eine BOP nicht. Ist aber die Budgetdeckelung nicht vielleicht auch eine „BOP der eigenen Art“ ?

Thomas Nehlert,
D-10625 Berlin

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

29. Juni: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)
23. August: Freies Fahren Oschersleben (Pkw)
28. August: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
18. September: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Samstag, 17. Juni		
10.40	MotoGP Assen, Qualifying **LIVE**	Servus TV
12.00	MotoE Assen, 1. Rennen **LIVE**	SRF 2
12.40	Moto3-WM Assen, Qualifying **LIVE**	Servus TV
12.55	DTM Zandvoort, 1. Rennen **LIVE**	ProSieben**
13.45	Moto2-WM Assen, Qualifying **LIVE**	Servus TV
14.50	MotoGP Assen, Sprintrennen **LIVE**	SRF 2/Servus
16.00	MotoE Assen, 2. Rennen **LIVE**	SRF 2
Sonntag, 25. Juni		
01.30	Formel E Portland, Rennen **LIVE**	ProSieben**
ab 06.00	MX-WM Sumbawa, 1. Läufe **LIVE**	Eurosport 2*
ab 09.00	MX-WM Sumbawa, 2. Läufe **LIVE**	Eurosport 2*
10.20	Motorrad-WM Assen, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
11.00	Moto3-WM Assen, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.15	Moto2-WM Assen, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.55	DTM Zandvoort, 2. Rennen **LIVE**	ProSieben**
13.50	MotoGP Assen, Rennen **LIVE**	SRF info
14.00	MotoGP Assen, Rennen **LIVE**	Servus TV
16.25	Rallye-WM Kenia, Power Stage (Aufz.)	Servus TV A
16.30	IMSA Watkins Glen, Rennen (6h) **LIVE**	Motorvision TV*
23.55	Rallye-WM Kenia, Power Stage (Aufz.)	Servus TV D
Montag, 26. Juni		
00.30	NASCAR Cup Series, Nashville **LIVE**	Sport 1+*
Dienstag, 27. Juni		
22.00	Speedway-GP, Gorzow (Zus.)	Eurosport 1

Livestream/Internet

Freitag, 23. Juni		
12.15	DTM Zandvoort, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
15.55	DTM Zandvoort, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
Samstag, 24. Juni		
01.55	Formel E Portland, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
08.00	Rallye-WM Kenia, WP 9 **LIVE**	servustv.com
09.30	DTM Zandvoort, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
ab 10.40	Motorrad-WM Assen, der Samstag **LIVE**	servustv.com
14.00	Rallye-WM Kenia, WP 12 **LIVE**	servustv.com
ab 14.50	IDM Most, der Samstag **LIVE**	idm.de
19.25	Formel E Portland, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
21.30	Formel E Portland, Qualifying **LIVE**	ran.de
Sonntag, 25. Juni		
01.30	Formel E Portland, Rennen **LIVE**	ran.de
09.10	DTM Zandvoort, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
ab 10.20	Motorrad-WM Assen, der Sonntag **LIVE**	servustv.com
ab 11.00	IDM Most, der Sonntag **LIVE**	idm.de
13.00	Rallye-WM Kenia, Power Stage **LIVE**	servustv.com

*kostenpflichtig **auch im Livestream auf ran.de

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
22.–25.06.	Rallye-WM, Kenia (Rallye Safari)	EAK
23.–25.06.	NASCAR Trucks/Xfinity/Cup, Nashville	USA
24.06.	Formel E, Portland	USA
24.06.	RCN 4. Lauf/GLP 3. Lauf, Nürburgring	D
24./25.06.	DTM, Zandvoort (+ F1 Academy/GT4/PCC)	NL
25.06.	IMSA-Sportwagen, Watkins Glen	USA
Motorrad		
23./24.06.	Speedway-GP/SGP2, Gorzow	PL
24.06.	Langbahn WM-Challenge, La Reole	F
24./25.06.	Int. Dt. Motorrad-Meisterschaft (IDM), Most	CZ
25.06.	Motorrad-WM, Assen (+ MotoE)	NL
25.06.	Motocross-WM, Sumbawa	RI

Vorschau

IMSA

IMSA: Mit den 6h von Watkins Glen geht die US-Sportwagensaison weiter

ADAC

DTM: Die Rennserie macht erstmals seit 2018 wieder Station in Zandvoort

MOTORSPORT IMAGES

Rallye-WM: Die Rallye Safari in Kenia verlangt den Akteuren wieder alles ab

MOTOGP

MotoGP: In Assen liefern sich die Asse das letzte Gefecht vor der Sommerpause

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.